



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

IX Legislatura

Pamplona, 25 de enero de 2017

NÚM. 32

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. CARLOS GARCÍA ADANERO

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 25 DE ENERO DE 2017

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Presidenta de la Cámara de Comptos para presentar el informe de fiscalización sobre la situación de las obras del tren de alta velocidad en Navarra.

(Comienza la sesión a las 9 horas y 32 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Presidenta de la Cámara de Comptos para presentar el informe de fiscalización sobre la situación de las obras del tren de alta velocidad en Navarra.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Abrimos la Comisión de Desarrollo Económico para que, a instancia de la Junta de Portavoces, comparezca la Presidenta de la Cámara de Comptos para presentar el informe de fiscalización sobre la situación de las obras del tren de alta velocidad en Navarra. Esta solicitud fue presentada por el grupo Izquierda-Ezkerra. Por lo cual, señora De Simón tiene la palabra para la primera intervención.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Muchas gracias, señor Presidente. Egun on. Buenos días, señorías. Buenos días a la presidenta de la Cámara de Comptos y a todos los colaboradores que la acompañan.

Quiero exponer brevemente por qué solicitamos que ustedes estén hoy aquí para exponer el informe de fiscalización sobre el proyecto de tren de alta velocidad en Navarra porque, como ustedes saben, es una preocupación de este grupo parlamentario. Esta gran obra de un coste económico y social incalculable es una gran preocupación, porque hasta el momento ni siquiera podemos presuponer cuánto hubiese costado llevar hasta el final esta obra.

El hecho es que desde el inicio, desde el 9 de abril de 2010, cuando se firma el convenio de colaboración entre la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif, para la construcción de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona y Navarra, han pasado muchas cosas. Entre otras, el adelanto del dinero, el adelanto de una importante cantidad de dinero de Navarra para invertir en unas obras que ya preveíamos que no iban a llegar a ningún sitio. Como saben ustedes, Izquierda-Ezkerra siempre habló de un tren que iba de ningún sitio a ninguna parte.

El hecho es que en mayo de 2013 el Estado modifica el proyecto TAV por modelo de desarrollo de los corredores de alta velocidad que convierte el proyecto en instalación de un tercer carril. Los 213 kilómetros que estaban previstos para esta línea de alta velocidad se convierten en 63 kilómetros de Castejón a Campanas.

Este informe, por lo tanto, para nosotros es muy importante –por eso queremos que ustedes lo expongan–, porque entendemos que a partir de aquí el Gobierno de Navarra tiene que tomar decisiones respecto a un montón de cuestiones. Tiene que decidir por qué modelo de tren, por qué modelo ferroviario apuesta, tiene que decidir qué hace con las instalaciones y con las obras ya ejecutadas y tiene que decidir qué hace con ese dinero que el Estado le debe y que hasta el momento no ha recibido. Esperando su exposición, quiero darle las gracias por el trabajo y por estar aquí con nosotros. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Muchas gracias, señora De Simón. Antes no lo he dicho por las prisas, pero damos la bienvenida a la presidenta de la Cámara de Comptos, al responsable del trabajo de auditoría de esta cuestión en concreto y también al secretario general de la Cámara. Y paso la palabra a la presidenta de la Cámara de Comptos.

SRA. PRESIDENTA DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sra. Olaechea Estanga): Buenos días. Egun on guztioi. La exposición sobre la situación de las obras del tren de alta velocidad de Navarra va a seguir la estructura del informe realizado sobre estas obras. En primer lugar, hablaremos sobre una introducción general; el objetivo, alcance y las limitaciones del trabajo realizado; el marco regulador de las obras del tren de alta velocidad en Navarra; unas conclusiones y una reflexión final.

Como ha dicho la señora De Simón, la Cámara de Comptos realizó este trabajo respondiendo a la solicitud de la Agrupación de Parlamentarios Forales Izquierda-Ezkerra, que nos solicitó que analizáramos el coste, el calendario, las inversiones, la financiación del corredor navarro del tren y que realizáramos un análisis comparativo del tramo Pamplona-Castejón entre el coste de la inversión del proyecto y el coste que conllevaría un proyecto de tercer carril europeo.

El objetivo del informe ha sido obtener unas conclusiones acerca del seguimiento del convenio, de la ejecución y del estado de las obras del tren de alta velocidad de Navarra a 31 de diciembre de 2015; los gastos conformados por Adif, que es una entidad pública empresarial del Ministerio de Fomento, y su reintegro; la financiación de las obras adelantadas, realizadas a cuenta del Estado por Navarra; una estimación de los gastos financieros en los que incurrió el Gobierno de Navarra; el tratamiento contable que se hizo de las obras del tren de alta velocidad; y el análisis de la opción del tercer carril. El alcance temporal del trabajo ha sido el periodo 2009-2015 y, como limitaciones a este trabajo, señalamos la falta de información porque Adif no nos respondió a la solicitud sobre las inversiones que había realizado y las inversiones previstas en el corredor navarro, y tampoco hemos dispuesto información razonable sobre el coste de un teórico proyecto de tercer carril del tramo Pamplona-Castejón para compararlo con el vigente proyecto.

En cuanto al marco regulador de las obras del tren de alta velocidad en Navarra, la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona-País Vasco se integra en el corredor cantábrico-mediterráneo. El corredor navarro del tren de alta velocidad tiene 214 kilómetros y un presupuesto estimado de entre tres mil y cuatro mil millones de euros y es competencia exclusiva de la Administración General del Estado. Es una obra incluida en el plan estratégico de infraestructuras 2005-2020 del Ministerio de Fomento. Como podemos ver en el mapa, como decía, el corredor navarro del tren de alta velocidad contempla 214 kilómetros y tiene cuatro tramos que serían: la conexión con el corredor mediterráneo a través del tramo Plasencia de Jalón-Zaragoza-Castejón; el tramo Castejón-Comarca de Pamplona hasta Esquíroz; las actuaciones en la Comarca de Pamplona, que consistirían en la eliminación del bucle, una nueva estación y el desarrollo urbanístico de la zona afectada; y por último la conexión desde Zuasti con la Y vasca.

Siguiendo con el marco regulador, en mayo de 2009 se firmaron dos protocolos generales entre la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y, en desarrollo de estos dos protocolos, se firmaron unos convenios de colaboración en abril de 2010 para la construcción del tramo Castejón-Comarca de Pamplona. El coste previsto de este tramo sería de 675 millones, de los que 387,65 los adelantaría el Gobierno de Navarra y el resto, 287, el Estado. Es un tramo que consta de 69,85 kilómetros. El Gobierno se encargaría de lo que son las obras de la plataforma principalmente, y las obras de las superestructura –que sería principalmente la vía, electrificación, señalización e instalaciones

de sistemas seguridad– corresponderían al Estado. Para acometer estas obras se prevé un plazo de 2011 a 2014, para lo que corresponde a la plataforma, que se llevaría a cabo por el Gobierno de Navarra, y de 2013 a 2015 para el Estado.

Como decía, la distribución de competencias entre las dos Administraciones sería: la Comunidad Foral se encargaría de la redacción de los proyectos y la ejecución de las obras de la plataforma y también de la tramitación de los expedientes de expropiación. La Administración expropiante es la Administración General del Estado y la beneficiaria sería Adif, pero toda la tramitación administrativa sería a cargo de la Comunidad Foral. El Estado se encargaría de las obras de superestructura y también de la redacción de los proyectos correspondientes a estas obras.

En cuanto a la financiación de los gastos adelantados por la Comunidad Foral, tanto de los proyectos de las obras de la plataforma y de las expropiaciones, en el convenio se establece también un calendario de reintegro de estos gastos. De todas formas, los gastos financieros del endeudamiento que concertara para la financiación de estas obras serían a cargo del Gobierno de Navarra. Hay una subcomisión técnica dentro de la comisión de seguimiento y coordinación de las obras que certifica la conformidad de las obras realizadas con los proyectos que se vayan aprobando.

En cuanto al marco regulador de la Comarca de Pamplona, no se desarrolló el protocolo general firmado en el año 2009 entre la Administración General del Estado y la Comunidad Foral mediante la firma del correspondiente convenio para regular la redacción de los proyectos y las obras en la Comarca de Pamplona, pero sí que hay un estudio del año 2004 que establece unos costes previstos de ciento diez millones de euros que serían ejecutados por Adif, exclusivamente por Adif. Estos costes –ahí pueden ver el desglose– corresponderían principalmente a la plataforma; a una nueva red ferroviaria con cincuenta y dos millones; a una nueva estación con veintiséis millones; y a lo que es la superestructura ferroviaria con veinte millones principalmente.

La financiación de las actuaciones en la Comarca de Pamplona está prevista que se haga a través del Consorcio Alta Velocidad-Comarca de Pamplona que está formado por la Administración de la Comunidad Foral y los Ayuntamientos de Pamplona, Zizur y la Cendea de Cizur, que dispondría de los suelos, los aprovechamientos y los derechos indemnizatorios de los terrenos que serían transmitidos por Adif. Como contraprestación, el consorcio abonaría a Adif los costes de la infraestructura por ciento cinco millones. El resto, los cinco millones... La Administración Foral transmitirá gratuitamente a Adif los terrenos necesarios para construir las obras, que se estiman en cinco millones y la Administración Foral también deberá aprobar el planeamiento urbanístico correspondiente. No hay establecido ningún calendario respecto a estas actuaciones.

En cuanto al tramo Pamplona-Zuasti con enlace con la Y vasca, en febrero de 2011 se firmó un protocolo general de colaboración entre las tres Administraciones –la Administración Foral, el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma Vasca– para alcanzar una solución integrada y que fuera compatible con los diversos condicionantes que serían competencia de cada una de ellas. Al respecto estaba establecido que se realizara un estudio informativo del tramo Pamplona-conexión Y vasca, un estudio que lo redactaría y lo contrataría el Ministerio de

Fomento, y el resto de Administraciones designarían un coordinador de los trabajos. Al mismo tiempo, el ministerio se encargaría de la evaluación de impacto ambiental. Para estas actuaciones tampoco hay establecidos ni plazos, ni calendario, ni tampoco hay una dotación económica.

En cuanto a otro de los tramos del corredor navarro que es el tramo Zaragoza-Plasencia de Jalón-Castejón, también sería competencia exclusiva de Adif y está pendiente de definirse y resolverse, tanto lo que son las propias obras de construcción de la línea, como el trazado a su paso por Tudela y el viaducto para cruzar el río Ebro a la altura de Castejón. Para este tramo tampoco hay plazos, ni calendario, ni dotación económica. Este sería el marco regulador de los cuatro tramos del corredor navarro.

Conclusiones. En cuanto al tramo Castejón-Comarca de Pamplona –que, como les he dicho, son 69,89 kilómetros, que estaba previsto realizar en el periodo 2011-2014 y que tenía un coste total de 675 millones, de los cuales 387 corresponden a la Administración Foral–, solamente está terminado el tramo Castejón-Villafranca que es un tramo que tiene 14,5 kilómetros. En el resto de los tramos –el tramo Villafranca-Olite y Olite-Tafalla –está aprobado provisionalmente el proyecto básico, y en los dos últimos tramos–de Tafalla hasta Esquíroz está pendiente de aprobar el proyecto básico.

Como les decía antes, estaba previsto que la totalidad de estas obras finalizara en el año 2014. Hasta el 31 de diciembre de 2015 el Gobierno gastó en este tramo, en estas obras, un total de 81,10 millones –el importe total convenido era de 387 millones. De estos 81 millones, 60,76 se deben al tramo Castejón-Villafranca, 8 millones aproximadamente son de expropiaciones y 9 millones son por redacción de proyectos. A la vista está que no se han cumplido ni las previsiones de gasto contempladas en el convenio, ni los plazos, ni el volumen de gastos.

Para el resto de los tramos del corredor navarro, que como recordaba era Zaragoza-Castejón, las actuaciones en la Comarca de Pamplona y el tramo Zuasti-conexión Y vasca, está prácticamente todo por definir y concretar, y hay propuestas para la instalación de un tercer carril como una medida provisional para agilizar la construcción.

No conocemos cuál ha sido la inversión directa de Adif –que se encargaba de las obras de superestructura– porque, como les he dicho antes, no respondió a las solicitudes que le realizó la Cámara para que nos informara al respecto.

En cuanto a los gastos conformados y los reintegros a favor del Gobierno de Navarra por parte de Adif, como les he dicho antes, hay una subcomisión que se encarga de certificar los gastos que el Gobierno ha adelantado. El total de los gastos adelantados por el Gobierno fue de 81 millones y, de estos gastos, 80,2 fueron conformados. No están conformados 884.000 euros que se deben principalmente a la asistencia técnica de las expropiaciones que gestionó el Gobierno de Navarra. Del total de los gastos conformados, el Gobierno cobró 35,65 millones y, a fecha actual, 44,5 millones están pendientes de cobro.

En cuanto a los gastos financieros en los que el Gobierno de Navarra incurrió derivados de las obras del TAV, según los Presupuestos Generales de Navarra, las previsiones de concertación, de endeudamiento, para estas de obras eran, tal como se puede ver en el cuadro adjunto, de

un total de 368 millones. No consta una concertación específica de endeudamiento, pero como saben según la ley de Hacienda Pública el endeudamiento tiene como destino genérico financiar los gastos previstos en el presupuesto.

Esta Cámara ha estimado, teniendo en cuenta un tipo medio anual de interés, que el coste financiero del endeudamiento concertado y destinado a las obras del tren ascendería a 5,12 millones de euros. Como he dicho antes, es un gasto que asume la Comunidad Foral y no es reintegrable por el Estado.

En cuanto a la contabilización de las obras del tren de alta velocidad hasta el año 2013, conforme se iban construyendo estas obras se contabilizaban como un inmovilizado material en curso, pero en el año 2014 se cambia el criterio porque se considera que estas obras son de titularidad del Estado y Navarra las ejecuta a cuenta del Estado, con lo cual las considera como unos créditos concedidos al Estado y, por tanto, las contabiliza como inmovilizado financiero. Conforme estos créditos son conformados por Adif y aceptados, se reconocen como deudores no presupuestarios y, una vez que los créditos pueden ser exigibles, se imputan al presupuesto y ya se reconocen como deudores presupuestarios. El gasto incurrido en las obras del tren de alta velocidad no computa a efectos de la normativa de estabilidad, por lo tanto, no se tiene en cuenta a la hora de calcular el déficit.

El tercer carril, como pueden apreciar en la foto, permite la explotación de las vías en las dos anchuras y que circulen trenes de dos anchos diferentes. Como he dicho antes, hay algunas propuestas y, según los técnicos los expertos, las desventajas que puede presentar este tercer carril serían: que no todas las vías tradicionales pueden soportar su instalación; que produce un desgaste desigual de la vida; que los trenes que circulan por el tercer carril quedan lejos de los andenes de las estaciones porque hay que adaptarlos para evitar problemas de seguridad a los viajeros, y que para algunos expertos esta instalación todavía está en una fase experimental. Además, para el corredor navarro la instalación del tercer carril no resolvería el problema que tiene de una vía única.

Como ventajas de este tercer carril se dice que lo primordial es su coste, porque según diversas fuentes estaría entre dos y tres millones por kilómetro frente al coste del kilómetro de la línea de alta velocidad que sería de quince millones de euros; facilitaría el transporte de mercancías, aunque la prioridad siempre es de viajeros; y puede resultar una solución de carácter provisional a medio plazo en tanto no se ejecute la construcción de nuevas vías.

En el corredor navarro había algunas propuestas para la solución del tercer carril como medida provisional para agilizar su construcción en el tramo Plasencia de Jalón-Castejón; en el subtramo cinco, que sería el último, el tramo Campanas-Ezquíroz; y el tramo Zuasti-Vitoria.

Y ya pasando a las conclusiones y reflexiones finales de esta Cámara sobre la base del trabajo realizado, como he dicho antes, las decisiones fundamentales a todos los niveles sobre esta infraestructura son competencia del Estado: es una infraestructura del Estado. El corredor navarro, como el resto de las obras, se diseñó en una época de bonanza económica. El vigente marco regulador entre el Estado y Navarra para las obras del citado corredor es incompleto, está desfasado tanto en plazos como en costes, y resulta de imposible cumplimiento.

Hasta el 31 de diciembre de 2015 el Gobierno había realizado una inversión en la plataforma del tren de alta velocidad de ochenta y un millones, además de unos gastos financieros que estimamos en cinco millones que no son reintegrables. En total, ochenta y seis millones. El volumen considerable de esta inversión exige una respuesta adecuada de las Administraciones implicadas sobre su continuidad.

Para solventar esta situación, la Cámara planteó dos opciones: dejar en el Ministerio toda la responsabilidad de la realización de las obras, sin intervención alguna de la Administración Foral; o negociar entre ambas Administraciones y definir un nuevo convenio regulador de las citadas obras. Estas opciones serían válidas siempre que existiera voluntad real en ambas Administraciones de dar continuidad a estas obras.

En el nuevo convenio se debían reflejar todas las actuaciones y definir y precisar sus terminaciones y características técnicas y funcionales, incluida la instalación de una doble vía o una única vía; una definición clara de las competencias y gastos para cada Administración; una cuantificación de los costes; una planificación y programación de plazos, acorde con las disponibilidades presupuestarias; y las fórmulas de financiación de la inversión y las reglas para el reintegro de los gastos adelantados, así como una política de mantenimiento de las obras.

En definitiva, a modo de conclusión final, todas las alternativas del corredor navarro están prácticamente por definir, siendo competencia del Estado. Esta indefinición unida a las restricciones presupuestarias existentes, tanto en la Administración del Estado como en Navarra, implica una gran incertidumbre sobre el desarrollo de la obra. Esto es todo. Muchas gracias. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Muchas gracias, señora Presidenta. Empezamos con las intervenciones. Por parte de Izquierda-Ezkerra tiene la palabra la señora De Simón.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Muchas gracias, señor Presidente, y gracias a la Presidenta de la Cámara de Comptos por esta exposición, por el informe, como he dicho antes, y por la documentación, por el resumen que nos acaba de entregar.

Yo creo que hay cosas que este informe deja claras que, además, preveíamos, que intuíamos y que, de hecho, ya habíamos denunciado desde nuestro grupo parlamentario desde el año 2010, desde que se firmó ese protocolo.

En estos momentos no hay ningún compromiso del Estado respecto del proyecto ferroviario en Navarra. No lo hay. Los convenios que se firmaron en su día –usted lo ha dicho– no son útiles, no están vigentes, hay protocolos sin desarrollar, no hay calendarios, no hay un proyecto claro del Estado... Lo que sí que hay por parte del Estado es lo que he comentado antes, esa modificación que se produjo en mayo de 2013 del Gobierno del Estado del Partido Popular que modifica el proyecto del TAV en un modelo de corredores de alta velocidad. Es decir, el Estado en 2013 ya renunció al proyecto TAV y en particular al proyecto TAV de Navarra.

Tenemos 69,9 kilómetros del último proyecto del cual, como usted ha dicho, solamente se han abordado catorce. Estamos en 2017 y 2014 era el plazo para haber terminado la plataforma de esos 69,9 kilómetros, pero está en el aire. Y tenemos unos gastos, una inversión por

adelantado que ha hecho el Gobierno de Navarra que asciende a ochenta y seis millones de euros, una inversión en algo que no sabemos qué es. Yo decía que era un tren que va de ningún sitio a ninguna parte, pero además es un tren que parece que está en el limbo de los injustos. Y están esos cinco millones de gastos financieros. Yo recuerdo que el responsable del Gobierno anterior me decía que era una exagerada, que no había gastos financieros, que eso no era nada... Esos cinco millones de euros que están en saco roto, que no han servido absolutamente para nada, nos parece un auténtico despropósito, un desbarajuste y un gasto muy irresponsable cuando precisamente en esos momentos había unas necesidades sociales importantes, imperiosas, que quedaron sin cubrir; precisamente en esos momentos se produjeron unas reducciones presupuestarias importantes que han tenido graves consecuencias.

Por lo tanto, en función del informe que ustedes nos presentan hoy y que ya elaboraron en su día, la posición de Izquierda-Ezkerra es la misma, la misma que tenía en 2010, es decir, rechazar los proyectos de alta velocidad. No voy a argumentar por qué, porque ya lo he argumentado muchas veces, pero hay argumentos. Los económicos están claros –yo creo que no hay que decir nada más– y también están los medioambientales y sociales, de interés social. Nuestra apuesta es por un tren sostenible, por un tren que sea compatible con viajeros y con mercancías, y con un tren que nos pueda conectar con el resto de Europa y el resto del Estado. Y en este sentido creemos que lo que urge es negociar un nuevo convenio, negociar un nuevo proyecto. Y ese nuevo proyecto tiene que ser, bajo nuestro punto de vista –aprovecho esta intervención para insistir en nuestra propuesta–, un tren que sea compatible con el transporte de viajeros y mercancías, un tren cuyas características técnicas se basen en el ancho europeo. Si es una doble vía, si hay que poner un tercer carril, si es rentable o no rentable, si merece la pena o no, es algo que evidentemente hay que valorar porque desde luego nosotros siempre hemos sido conscientes de que la vía –precisamente entre Pamplona y Campanas– está muy deteriorada. Somos conscientes. No hace falta ser técnico en el asunto –en todo caso, el asesoramiento técnico que hemos recibido, así lo indica también. Evidentemente, hay tramos que no son aprovechables. Por lo tanto, insisto, esa es nuestra posición que, por supuesto, es compatible con lo que la Cámara de Comptos aconseja.

Y no quiero terminar sin recordar el discurso del señor Sanz en 2010 cuando se firmó el primer convenio, que enfatizó los convenios alcanzados porque iban a suponer una importante ventaja para Navarra ya que la línea de alta velocidad entraría en funcionamiento con una antelación de dos años o incluso de décadas sobre las previsiones generales lo que sin duda produciría un potencial de riqueza, de empleo y de actividades de inestimable labor. El mismo Presidente del Gobierno en su día dijo que la Comunidad Foral vería reintegradas las cantidades adelantadas a este proyecto en los primeros años, 2012-2013, por pagos directos del ente público Adif a partir del 2013...

Por lo tanto, no puedo terminar mi intervención sin hacer una crítica a la acción política del Gobierno anterior, el Gobierno de UPN, a su irresponsabilidad en este proyecto, a su empeño y empecinamiento en mantener algo que sabían –como sabíamos todos los demás– que era imposible. Y tampoco puedo terminar sin criticar la actitud de Adif por la falta de información que ha proporcionado a la Cámara de Comptos en relación con los gastos o el coste de un tercer carril o de la adaptación al ancho europeo y en relación con todo lo demás.

Esperamos que el Gobierno de Navarra actúe con prontitud y negocie con el Estado un nuevo proyecto de tren para Navarra y que por fin podamos tener el tren que la ciudadanía nos merece. Gracias una vez más a la Cámara de Comptos por su trabajo en general y en particular por este informe.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Muchas gracias, señora De Simón. Por parte de Unión del Pueblo Navarro tiene la palabra el señor Zarraluqui.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías. Aprovecho para saludar a los representantes de la Cámara de Comptos y quiero expresamente agradecerles y felicitarles por tan impecable informe en cuanto a rigor, claridad, imparcialidad, etcétera. Realmente es modélico.

Antes de empezar a hacer algún comentario y alguna pregunta al respecto, quisiera decirle a la señora De Simón que el otro día ella comentaba que le resultaba muy molesto que otro Parlamentario interpretarse lo que ella piensa, pues usted acaba de hacer exactamente lo mismo diciendo que nosotros sabíamos que esto era no sé qué. Pues no, no sabíamos que era eso, ni estamos de acuerdo por supuesto en su interpretación.

Les voy a hacer una serie de preguntas cuya respuesta ya conozco, porque además están en el informe, pero que sirven para reafirmar una tesis que luego expondré. Este proyecto forma parte de una planificación superior del Estado en relación con el nuevo desarrollo de plataformas ferroviarias de alta velocidad en España. Este proyecto se inserta dentro del eje cantábrico-mediterráneo, por lo tanto, es un eje transeuropeo que comunica los puertos del País Vasco con los puertos de la Comunidad Valenciana. Este proyecto forma parte de un estudio de alternativas que se realizó en su momento –creo que fue en el año 2004– para definir cuál era el trazado idóneo entre Zaragoza y Pamplona. Este proyecto forma parte de un protocolo y posteriormente de un convenio en el que se detallan los tramos entre Castejón y Pamplona, del cual se ha construido un primer tramo. Por lo tanto, conforme a todas estas respuestas, este proyecto va de algún lado a alguna parte. Porque si no va de ningún lado a ninguna parte, tendrá que contestar que no a todas las anteriores. Por lo tanto, yo creo que eso es un tema que conviene despejar porque ya vale de esta cantinela comercial que han empleado y siguen empleando reiteradamente algunos grupos y algunas personas en esta Cámara para desacreditar este proyecto.

La segunda cuestión –también lo dice en su informe– es que desde el principio se previó para mercancías y para pasajeros. ¿Se está construyendo para mercancías y pasajeros? Su informe lo dice positivamente, pero creo que conviene que lo reitere.

Otra cuestión que me gustaría que dijera es por qué... Se ha comentado que el coste hasta ahora asciende a ochenta y un millones de euros, más o menos ochenta y dos. De ese coste hay una parte que se ha abonado por el Estado. Este abono se produjo hasta el año 2014 estando el Gobierno anterior. Alcanzaron treinta y cinco millones de euros. Casualmente llegó el nuevo Gobierno y a partir de 2015 el Estado ha dejado de pagar lo que antes se venía pagando. ¿Hay alguna explicación que ustedes puedan dar a ese respecto? ¿Por qué antes sí y por qué ahora no? No lo sé. Es una cosa peculiar. Lógicamente cuando no se devuelve el dinero, se generan más gastos financieros porque el que está devuelto ya no genera gastos

financieros. Por lo tanto, cuando comentaba –y lo digo por la mención que ha hecho la señora De Simón cuando me preguntaba a mí, que fui el anterior responsable– que el gasto financiero no era muy alto, lógicamente, si se devolvía el dinero, no era muy alto, pero ahora que no se devuelve, empieza a ser alto. Lógico. Es así.

Y entrando en la parte de futuro, usted ha planteado dos escenarios de futuro y también ha comentado que existe una cierta incertidumbre. Yo entiendo que esa incertidumbre hay que ligarla –y me gustaría que usted diera una opinión en ese sentido–, por un lado, a las capacidades financieras que pueda tener el Estado para seguir desarrollando esa red de alta velocidad que está prevista en el PITVI, que va de 2012 a 2024, es decir, en el Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Ministerio de Fomento 2012-2024. Y, por lo tanto, es el Estado... porque sus capacidades, sus limitaciones, para abordar esta obra desde un punto de vista financiero son más reducidas, y lógicamente eso genera un escenario de incertidumbres.

Yo no estoy tan de acuerdo con la indefinición, aunque entiendo que ustedes lo digan, porque la no definición –mejor dicho– de algunos tramos tiene que ver con la agilidad, no con la imposibilidad. La definición, el desarrollo de los proyectos, es la parte más barata de la obra. Por cierto, proyectos que están, como usted bien ha comentado, redactados desde Castejón hasta Pamplona, por aquello de que no se sabe por dónde va.

Y luego hay una parte muy importante en la que sí quiero detenerme que es el compromiso, el compromiso del Ministerio. Evidentemente se supone que algo de compromiso tiene que haber porque está en el plan, pero indudablemente este compromiso tiene que ver con la priorización. Se supone que algún año se ejecutará, pero unos tramos se ejecutan antes que otros. Esta incertidumbre también le ocurre al País Vasco. Por cierto, el País Vasco ha construido una red que no va de ningún lado a ninguna parte, según la tesis de la señora De Simón, porque va desde San Sebastián hasta Vitoria, ni conecta con Francia, ni conecta con España. Es lo que le pasa. A futuro conectará, claro que sí, como conectará nuestro tramo, pero de momento podría aplicarse la misma cantinela que ha comentado la señora De Simón. Esta priorización también le preocupa al País Vasco. Esta priorización también les preocupa a todas aquellas comunidades autónomas que todavía no tienen desarrollada su conexión: Asturias, Cantabria, el propio País Vasco que tampoco la tiene desarrollada... El resto ya la tiene bastante consolidada y aunque quizás no llegue a todas las capitales, llega a la mayoría. Por lo tanto, se puede decir que es un proyecto que está bastante avanzado en España.

Esta semana iba a haber una visita del Ministro a la Presidenta de nuestro Gobierno, que al parecer se ha pospuesto. Y yo entiendo que si el Ministro viene aquí será para comprometerse, no será para decir: ahí se quedan ustedes tirados. Entiendo que algo tendrá que ver con eso. Por lo tanto, para hablar de compromisos, vamos a esperar a ese pronunciamiento que haga el Ministerio y luego podremos hablar de que esto tiene futuro o no.

Pero, en cualquier caso, de las dos opciones que usted plantea, una de ellas, la novación del convenio, para dotarle de una mejor programación porque se ha quedado desfasada, de unos precios más ajustados, de una definición temporal de los mismos, incluso de un nuevo mecanismo de devolución de las inversiones, que sería necesario... También sería necesario que en el mismo se previera que la ejecución se desarrollara por una empresa pública, porque

de esa manera se solventaría el problema del IVA. Esta es una alternativa que usted plantea. ¿Sería mejor esta alternativa que la otra? ¿Cuál sería, a su juicio, la mejor alternativa para cumplir con aquellos requerimientos, que todos entendemos convenientes, de agilidad en el proceso de implementación de esta vía?

Y finalmente ¿cree usted que el desarrollo y la inserción de Navarra en esta nueva red, en esta nueva plataforma ferroviaria –no solamente va a generar dos plataformas, por lo tanto, dos vías como mínimo, a futuro tres– es bueno para Navarra o creo que eso es negativo para Navarra? ¿Considera usted que para los pasajeros y para las mercancías de Navarra eso es un error garrafal y que es mejor seguir con la antigua vía con alguna corrección, como dice la señora De Simón? ¿O es mejor contar con una nueva vía que pague el Estado y que nos dote de una situación equivalente a la del resto de comunidades autónomas?

Nada más y muchas gracias. Espero sus respuestas con cierta impaciencia.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Muchas gracias, señor Zarraluqui. Por parte del Grupo Parlamentario Geroa Bai tiene la palabra el señor Castiella.

SR. CASTIELLA IMAZ: Bai eskerrik asko, Lehendakari jauna, eta baita mila esker aunitz ere Olaetxea andreami egindako azalpenagatik eta emandako txosten zehatz eta zorrotzagatik. Aitortu behar dut interés handiz ikertu eta ere ikasi dudala bertatik.

[Sí, muchas gracias, señor Presidente, y muchas gracias también a la señora Olaetxea por la explicación que ha dado y por el informe tan detallado y exhaustivo que ha brindado. Debo reconocer que lo he analizado con mucho interés y he aprendido mucho de él.]

A diferencia de lo que mencionaba ahora el portavoz de UPN, yo creo que no se está desacreditando el proyecto. Creo que lo que se desacredita es el cumplimiento de ese plan económico-financiero que los anteriores gobiernos habían establecido vía esos convenios de colaboración, y también se desacredita el plan de ejecución de las obras, ya que también queda patente que no ha sido ejecutado ni un 21 por ciento de las obras, ni en cuanto a lo que son los propios trabajos ni en cuanto a lo que ha sido el presupuesto.

Ese fracaso, ese fallo del plan económico-financiero de estas obras del TAV, más allá de que podemos achacarlo también a una coyuntura económica que evidentemente durante los años en los que ha estado vigente el convenio no ha sido la más propicia en cuanto a la caída de los ingresos para poder desarrollar infraestructuras de este calado de grandes gastos... Sí debemos reconocer que el corredor, que Geroa Bai también considera preferente, pero no porque Geroa Bai lo considere preferente, sino porque la propia Comisión Europea lo tiene en tal consideración por debajo de esas TEN-T, dentro de las preferentes regionales. Consideramos que el corredor cantábrico-mediterráneo, como no podía ser de otro modo, es de vital importancia para el transporte de pasajeros, pero también para el desarrollo económico de una Comunidad necesitada de una conexión a Europa de sus mercancías y de su tejido productivo en unas condiciones de competitividad.

Y es que ese proyecto ferroviario competitivo también se basa en la actualización de unas líneas ferroviarias que no olvidemos que en Navarra datan de la década de 1860. No está mal

una amortización de ciento cincuenta o ciento sesenta años para una infraestructura estratégica como esta. Y, por tanto, con ese mismo ejemplo, debemos mirar hacia el futuro con una vocación de futuro, teniendo en cuenta que un proyecto como este, más allá de los costes que pueda tener, debe generar el interés y sobre todo la rigurosidad que merece, habida cuenta de que va a ser un proyecto que se va a establecer en la Comunidad a largo plazo. Por eso mismo también exigimos una seriedad en su ejecución y en su planificación. Y yo creo que este informe nos ha evidenciado que no la ha habido. Me refiero a las páginas treinta y uno y treinta y dos del propio informe de la Cámara de Comptos en las que se dice que es un marco regulador incompleto y desfasado, tanto en plazos, como en costes, y que resulta de imposible cumplimiento tal y como está en vigor todavía.

Recordemos también que hace un año, en enero del año 2016, el Consejero de Desarrollo Económico, el señor Ayerdi, se reunió con la Exministra de Fomento, Ana Pastor, y ya le confirmó que no había una previsión de licitación de ningún tipo de tramo, por lo menos hasta 2017. Fíjese, parecía que en 2017 ya íbamos a estar yendo a toda velocidad de Pamplona a Madrid, cuando se empezó a hablar de este proyecto allá por 2009 con el Gobierno de Miguel Sanz. Y hoy en día estamos ya en 2017 con una infraestructura que... no porque el actual Gobierno no tenga interés, porque además yo creo que ha demostrado que lo tiene, pero lo tiene en ejecutarlo y en planificarlo de la manera más correcta y de la manera más sensata posible. Yo creo que informes como este también arrojan luz y entiendo que marcan un camino o, al menos, evidencian el camino que no hay que recorrer. Y les va a venir muy bien conocerlo tanto a los grupos parlamentarios a la hora de establecer criterio, como al Gobierno que debe hacer caso de ellos.

Esas estimaciones de costes... Señor Zarraluqui, el informe dice que se hicieron estimaciones de costes solo para pasajeros. Es verdad que posteriormente hubo una corrección del proyecto y que se rediseñó también para mercancías, pero es que la estimación del coste es solo para pasajeros y usted conoce –en calidad de su anterior puesto en el Ejecutivo Foral– cuáles son las diferencias entre una infraestructura como esta, diseñada para pasajeros o diseñada también para mercancías.

En cuanto al papel que ha jugado el Estado, yo creo que debemos evidenciar un incumplimiento de esos plazos. Una realidad que también nos marca el hecho de que de los ochenta millones invertidos por Navarra, hasta ahora, han sido devueltos –si no me equivoco y no me quiero perder en las páginas– 35,5, quedando pendientes todavía los importes del año 2014, a rembolsar –esperemos– en 2017, junto con esos treinta que todavía se adeudan.

Y sí, ha habido un incumplimiento del convenio por parte del Estado y yo creo que también debemos remarcarlo, habida cuenta de que si realmente apostamos por una infraestructura, debe ser de una manera compartida. La apuesta, tal y como también indican las últimas conclusiones y reflexiones que hace la Cámara de Comptos, debe ser si realmente queremos ejecutar esa infraestructura –que pasará a ser propiedad de Adif– en Navarra de una manera autónoma y sobre todo mucho más cercana y con una garantía y con una planificación que demuestre también esa apuesta, o si queremos dejarlo en manos del Estado –las inversiones que el Ministerio de Fomento realiza a nivel general en Navarra se han demostrado de poco interés. Desde Geroa Bai –así lo hemos defendido históricamente, en esta legislatura pero en

la anterior también– creemos que lo que Navarra merece es un nuevo convenio, un nuevo convenio que no permita estos incumplimientos de compromisos, que nos ponga en una situación más ventajosa para apostar de la manera más ventajosa posible a favor de una infraestructura que tenemos capacidad para ejecutarla, ahora no tenemos capacidad para negociar con un Estado que evidentemente en capacidad económica nos supera completamente.

En cuanto a la posibilidad de un tercer hilo o no, debemos mostrar –como lo mencionaba antes– que, si estamos apostando por un proyecto a largo plazo, si realmente queremos una infraestructura que como la actual vaya a superar el siglo de historia y sobre todo de uso, no debemos contemplar soluciones de transitoriedad como definitivas y sobre todo debemos estar muy atentos a la aplicación de las mismas. Llegan noticias también de su aplicación en el corredor mediterráneo de la Comunidad Valenciana, de los problemas que puede generar la aplicación de este tercer hilo, todavía en estudio. Y estamos pendientes de las informaciones que pueda proporcionar Adif al respecto de esta técnica novedosa. Esperemos que nos lo facilite y que no –como indicaba la presidenta de la Cámara de Comptos– nos encontremos con estas limitaciones, con esa falta de información de Adif, o sea, del Estado.

En cuanto al modelo de convenio que queremos para el Estado, yo creo que tenemos un ejemplo bien cercano que es aquel que implementó la Comunidad Autónoma Vasca en su día y que debería ser un modelo a seguir, por lo menos, debería ser un referente para Navarra a la hora de poder negociar. Una de las recomendaciones es esa, es que Navarra emprenda esas negociaciones. De la misma manera que he mencionado que hace un año el Vicepresidente de Desarrollo Económico se reunió con la Exministra Pastor, recientemente también parece que ha habido contactos con el Ministro de la Serna y, por lo tanto, espero y deseo que esa infraestructura pueda seguir avanzando, pero pueda seguir avanzando –tal y como indicaba la señora De Simón por referencia a lo que nos aclara la Cámara de Comptos–, de una manera ventajosa, pueda ser sin pagar esos cinco y pico millones de gastos financieros y pueda ser de una manera en la que el endeudamiento –que sabemos que no computa a efectos de déficit– lo podamos hacer de la manera más clara posible y no, como evidencia el informe, de una manera desordenada, como se hacía hasta el año 2014 ya que ni siquiera se especificaba si el endeudamiento era precisamente para la ejecución de estas obras o se tiraba de endeudamiento general de Navarra para ejecutar estas obras. No quiero ni pensar qué hubiera pasado si realmente se hubiera cumplido el plan económico-financiero y hubiéramos llegado a esos seiscientos y pico millones que a día de hoy deberíamos tener invertidos en esta infraestructura. Probablemente la tendríamos más desarrollada. En todo caso, queda agradecer el trabajo detallado y, como es evidente, lo tomaremos en cuenta para establecer criterios a futuro. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Muchas gracias, señor Castiella. Por parte de Euskal Herria Bildu tiene la palabra el señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, Lehendakari jauna eta ongi etorri Comptos Ganbarako Lehendakari andrea eta berekin datozen bi teknikariei.

[Gracias, señor Presidente, y bienvenida señora Presidenta de la Cámara de Comptos y los dos técnicos que le acompañan.]

Nuestro grupo parlamentario quiere empezar por una reflexión final que no se ha hecho en el informe o en la exposición, pero que creemos que resume adecuadamente la cuestión a debate. En la última página de su informe, en el tercer párrafo empezando por el final, hay una línea que yo creo que es el meollo de toda esta cuestión. En este informe ustedes dicen... Antes hablaban de las posibles alternativas finales de lo que debe incluir un convenio y terminan diciendo: todo ello sin perjuicio de que las decisiones que finalmente se adopten estén soportadas en el interés general de la sociedad. Es decir, yo creo que este es el meollo de la cuestión. Aquí de lo que estamos hablando es de por qué y para qué un tren de alta velocidad y sobre todo de un concepto que ustedes lo han utilizado en otros informes y en otras inversiones que es el de rentabilidad económica y rentabilidad social. Yo creo que este es el debate de fondo y es un debate sobre el que se ha hablado mucho.

Yo les recomiendo a los Parlamentarios –incluso me atrevería a recomendárselo a la presidenta de la Cámara de Comptos– que lean el informe que se titula «Contabilidad financiera y social de la alta velocidad en España» por Fedea, que es un informe muy voluminoso. Es un informe hecho por técnicos que no son precisamente técnicos contrarios al TAV. Es un estudio sobre la contabilidad financiera y social. Y las conclusiones son rotundas. Concluyen que, en ningún caso, los ingresos netos de la operación de los corredores ya existentes compensan el importe invertido en la construcción de la infraestructura. Esto es especialmente cierto cuando nos concentramos en la rentabilidad financiera, pero también cuando tenemos en cuenta otras ganancias sociales que se podrían generar. Y se viene a decir –no voy a leer toda la conclusión– que los ingresos podrían financiar el coste de mantenimiento –digamos que los ingresos financiarían los gastos ordinarios–, pero que los resultados financieros sugieren que la operación de los corredores existentes estaría solo justificada cuando los costes de inversión se consideren como costes hundidos. Es decir, nos olvidamos de esos cuarenta y seis mil millones de euros que el Estado ha invertido, que ha generado deuda pública sobre esos cuarenta y seis, los cuales, señor Zarraluqui, no son gratis. Usted sabe que esos cuarenta y seis mil millones, si les aplicamos el 1,6 por ciento, son unos setecientos treinta y tantos millones los que los y las contribuyentes navarros hemos pagado ya de esa infraestructura. Por lo tanto, no es algo que el Estado venga aquí y también nos regale. Ya hemos anticipado 736 millones sobre una inversión que va a repercutir en Navarra como máximo en este tramo concreto de 675 millones. Por lo tanto, ese es un tema también a valorar.

Hay una conclusión que sí me parece interesante, es decir, se habla de los efectos redistributivos de esta inversión. Es decir, ¿quién saldría beneficiado de la misma? Es importante valorar la idoneidad de la inversión en la alta velocidad en estos efectos redistributivos. Y a diferencia de lo que sucede con otras infraestructuras, el perfil del usuario del tren de alta velocidad acostumbra a ser un viajero de clase alta, media-alta, que se desplaza por motivos de trabajo, lo que podría ser distinto del perfil de los contribuyentes que terminarán financiándolo.

Estas conclusiones son importantes porque, como digo, estamos hablando de una inversión que en el conjunto del Estado supera esos cuarenta y seis mil millones, que tiene un coste anual de mantenimiento de cerca de cuatrocientos millones de euros y que solo transporta al 1 por ciento de los viajeros. Es decir, del movimiento de viajeros que hay en el Estado

utilizando el tren, solo lo utiliza el 1 por ciento. Solo mueve al 1 por ciento de esos pasajeros. Y desde luego invertir ese dinero público... Nosotros entendemos, de acuerdo con lo que ustedes dicen del interés general de la sociedad, que si hablamos de rentabilidad económica es una ruina –lo digo porque los estudios son concretos. No hay ningún estudio fidedigno realizado por expertos que defienda con un mínimo de entusiasmo la inversión realizada en el Estado en el tren de alta velocidad. Y mucho menos la que se plantea en Navarra, en ese tramo, porque en estos momentos, desde la provincia de Zaragoza hasta la muga con Álava, el panorama es desolador respecto de lo que se iba a hacer, de lo que se ha hecho y de lo que queda por hacer, y de los compromisos que se han incumplido a los que me referiré con posterioridad.

Nosotros creemos que –al contrario de lo que sucede sobre quienes son favorables– la biografía sobre el balance ruinoso de este tipo de infraestructuras es contundente, y hay ejemplos comparativos en el movimiento de pasajeros: Madrid-Sevilla con más de veinticinco años de vigencia suma un promedio diario de 14.000 pasajeros por kilómetro, algo más que Madrid-Barcelona, pero muy lejos del París-Lyon con 59.000, el Colonia-Frankfurt con 51.000 y no digamos el Tokio-Osaka que está en los 235.000 pasajeros por kilómetro. Se está planteando que debe haber una demanda mínima de 6,5-8 millones de pasajeros años y ninguno de los corredores que está por el Estado español llega a esta ratio.

Nosotros no vamos a hablar ahora de esas estaciones que se han cerrado, del TAV Toledo-Cuenca o del TAV Toledo-Albacete, que han tenido que cerrar. Nos pasa como con el Reyno de Navarra Arena, que yo creo que es mejor no abrirlo y que sigamos pagando cuatrocientos mil euros, que lo que nos va a costar abrir semejante inversión. Pues en esta situación ¿este es el modelo de TAV que queremos para Navarra? Desde luego, nuestro grupo parlamentario no. Y si ahora releyéramos –yo les animo a que releen también el estudio que encargó– el estudio a la carta, el informe de AMEXA, que resultó adjudicataria en aquel momento por parte del Gobierno de Navarra– sobre el impacto social, económico y medioambiental de la implantación de la red de alta velocidad de Navarra de diciembre de 2009, si releemos este documento, yo creo no se soporta ni media línea, porque aquí se habla de setenta y dos mil puestos de trabajo, de un valor añadido bruto..., de que las empresas de Navarra en la construcción iban a... Yo creo que, como digo, si lo releemos, alguno se tendría que sonrojar por haber redactado ese documento.

Hay muchas cosas que se han planteado aquí. El señor Zarraluqui ha intentado que usted trate de ahuyentar determinados mantras. Yo creo que hay que poner en evidencia otro mantra que es que este Gobierno y quienes apoyamos a este Gobierno hemos paralizado la ejecución del tren de alta velocidad en Navarra y que el tren de alta velocidad no ha avanzado por culpa de este Gobierno. De los datos que se recogen en este informe, de los datos que obran en los documentos administrativos, para el fin del año 2014, es decir, unos meses antes de las elecciones del año 2015, esto ya tenía que haber estado terminado, ejecutado y pagado. Bueno, pagado no porque había unos plazos con posterioridad. Y yo creo que antes de 2014 ni había Gobierno presidido por la señora Barkos, ni quienes le apoyamos teníamos ninguna responsabilidad en el Gobierno, ni mucho menos en el Estado. Por lo tanto, esto no lo ha parado este Gobierno. Esto tiene otros problemas de ejecución, de viabilidad, etcétera, que

son responsabilidad de otros, entre otros, del Partido Popular. Y esa exigencia que Unión del Pueblo Navarro le hace ahora a este Gobierno no se la hizo en su momento al Partido Popular.

Dicho esto, yo creo que lo que queda pendiente de cobrar son esos cuarenta y cuatro millones y medio, lo que pone en evidencia que estamos ante un mal socio, un socio incumplidor, un socio que no es capaz ni siquiera de pagar lo que le debe a Navarra.

El señor Zarraluqui preguntaba por qué esta situación se produjo con el anterior Gobierno y no con este. No, lo que hay que preguntarse, a ver si hay alguna explicación.... El señor Zarraluqui trataba de decir que la culpa es de este Gobierno porque como tiene unos socios que no están de acuerdo... Es mi interpretación, señor Zarraluqui, porque usted lo ha dicho así: ¿por qué con un Gobierno sí y con otro Gobierno no? ¿Tiene alguna explicación? Yo creo que la pregunta es por qué el Estado ante situaciones idénticas no realiza actos similares. Si la subcomisión técnica ha acreditado que eso se ha pagado y le ha dado el visto bueno, ¿por qué el Estado no paga lo que nos debe? ¿Por qué el Estado no nos paga esos cuarenta y cuatro millones? Esa es una buena pregunta.

Ayer repasando papeles –yo creo que ustedes conocen al señor Blanco y al señor Roberto Jiménez–, en el documento «Preparando el cambio los socialistas cumplimos» decían... La foto es muy bonita, yo creo que esto fue cuando el señor Blanco todavía estaba de Ministro de Fomento...

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Rápido, señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Sí, termino. Decían: El TAV navarro será una realidad en 2015 con un coste previsto de 1.150 millones que serán aportados íntegramente por el Gobierno de Navarra. Y ahora es lo que quiero leer y con esto voy a terminar: Navarra costeará 45 millones en concepto de intereses por los 387 millones que adelantará y que el Estado le devolverá en su totalidad. Es decir, aquello que nos dijeron de que no nos iba a costar un duro... El Partido Socialista, uno de los defensores y uno de los impulsores, ya reconocía que tenía 45 millones de euros en gasto. Por lo tanto, y con esto termino, quiero hacer una pregunta para terminar – si me deja el señor Presidente y con su benevolencia–, visto todo esto, visto el socio que tenemos, visto lo que ha pasado, ¿sería conveniente para los intereses de Navarra denunciar el convenio vigente para, en su caso, resolverlo o la Cámara de Comptos considera que por estos incumplimientos este convenio ya no tiene ningún valor, ni ningún vigor? Hay incumplimientos y en este sentido, como digo, ¿sería conveniente resolver expresamente ese convenio? Nada más.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Muchas gracias, señor Araiz. Por parte de Podemos tiene la palabra el señor Couso.

SR. COUSO CHAMARRO: Buenos días a todas y todos. Gracias por la presentación que han hecho los miembros de la Cámara de Comptos. En este informe que se presenta, poco más o menos, se ratifica con cierto detalle lo que prácticamente todos sabíamos y en principio nos quedamos con tres cosas. Una es el asunto de Adif, esa empresa que está siendo utilizada muchas veces como pantalla por el Ministerio de Fomento del Gobierno de Madrid, con una falta de transparencia, una opacidad y una falta de colaboración que es denunciable y de

juzgado de guardia, ya sea para este caso, donde la Cámara de Comptos le pide una colaboración que no le presta, como cuando se trata de investigar el accidente de Alvia que va con destino a Santiago y hay decenas de personas muertas o cuando se trata, por ejemplo, de hablar de la cuestión de las relaciones laborales dentro de la empresa. Adif es una empresa opaca, oscura y pantalla del Ministerio de Fomento cuyas actuaciones pasamos a denunciar. Eso, en primer lugar. Y ha quedado claro además el comportamiento en el informe que elabora Cámara de Comptos.

Dos. El informe habla de que las alternativas que están por decidir, pero que en cualquier caso son competencia del Estado, así se establece ya desde un primer momento, cuando en el año 2005 se elabora el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020, muy anterior a 2012, donde se establece la línea Zaragoza-Pamplona-País Vasco, como estratégica, por ejemplo. Para nosotros es importante resaltar esto.

Tres. Luego quiero decir que la Cámara de Comptos da dos alternativas fundamentalmente. Una es volver a analizar, evaluar y reconstruir un convenio para poner otra vez esto en su sitio y que se realice de la manera más adecuada, si hay que seguir haciéndolo. Y la otra es la que prefieren las plataformas anti TAV que es la de ponerlo en manos del Ministerio de Fomento para que no se pague nunca, pero para que no se haga nunca. Entonces, en cualquier caso, lo que dice la Cámara de Comptos es que se vaya a hacer lo que se vaya a hacer, que se haga con seriedad que es lo que no se ha hecho hasta ahora.

Estamos seguramente ante un modelo de ferrocarril, diseñado en ese plan estratégico, inadecuado por cuanto que no queda claro con quién nos va a conectar. Pero sí queda claro que ese modelo que algunos queremos que sea sostenible, que nos conecte con Europa, que nos conecte con el Estado, pero que también nos conecte entre nosotros, entre los pueblos de nuestro propio territorio, no se va a dar. Es decir, este modelo conlleva el que muchos de nuestros pueblos pierdan las conexiones, el que desaparezcan las frecuencias de esos ferrocarriles que hoy en día estaban conectando en la misma línea a nuestros pueblos. Eso va a desaparecer. Por tanto, para nosotros el modelo es inadecuado.

Yo recuerdo además que es insostenible. Yo recuerdo –cuando se elaboraba este plan estratégico de infraestructuras– las declaraciones de aquel Ministro de Fomento del Gobierno alemán, cuando se le preguntaba en una comparativa por qué su país, con más del doble de la población que este y algo menos del territorio, invertía o planificaba la mitad del kilómetros de AVE de lo que se estaba planificando en el Estado español y decía: ya nos gustaría a nosotros poder planificar lo que está planificando España, pero es que Alemania no puede permitírselo. España por lo visto sí que podía y la consecuencia es la que tenemos ahora, que hay proyectos inacabados y esta polémica. Alemania dijo: como no nos lo podemos permitir, nosotros lo que tenemos que hacer es pensar las cosas bien, estudiarlas, no apostar el cien por cien en un momento tecnológico, teniendo en cuenta que el AVE posiblemente en diez o quince años será una tecnología ferroviaria que ya esté obsoleta, por tanto, tendremos que tener espacio y capacidad de financiar la implementación de nuevas tecnologías y esto se hace de forma escalonada. Y venía a decir que aquí estábamos actuando como los nuevos ricos, que ante un momento de bonanza económica nos gastábamos todo, en un momento tecnológico y en una tecnología concreta, y que cuando llegase el momento de hacer la renovación, nosotros no

íbamos a tener ni el espacio ni la capacidad de financiar esa nueva implementación tecnológica, que será más limpia, que será de otra manera.

Entonces, ya estamos haciendo el ridículo con el planteamiento que se hace en estos planes estratégicos estatales de lo que es el AVE, esta visión de nuevos ricos en un momento de bonanza económica donde pensábamos que el dinero público era un maná que no se iba a agotar nunca. Y eso nos hace que tengamos un mal planteamiento donde, además, en los cuatro tramos navarros entre Castejón y Pamplona, como dice Comptos, no hay plazos, no hay calendarios, no hay financiación, no hay nada. Y además de la mala financiación, nos encontramos con un proyecto inacabado que seguramente será lo mejor que nos hemos podido encontrar, porque el que esté inacabado nos puede permitir cierta capacidad de reacción para volver a reconducir esto. Cuando ustedes con la misma seriedad y la misma responsabilidad han acabado proyectos como los que ha citado el señor Araiz antes, eso ya no tiene vuelta de hoja. Ahí tenemos los pabellones, los circuitos, las autovías, los peajes a las sombras y todo el cúmulo de despropósitos que nos han dejado. Entonces este es uno más y se podría decir que es el más paradigmático de todos, pero hay tantos para elegir que uno no sabría cuál elegir entre los marrones que han dejado ustedes en herencia a los gobiernos que vengan después.

Nosotros ya hemos dicho cuál es el modelo de ferrocarril que queremos o las características que debe contener ese modelo. Y a la pregunta que ha hecho el señor Zarraluqui de por qué el Estado no paga al Gobierno de Navarra a partir de 2014 lo que venía pagando antes, lo que le diríamos es que no haga la pregunta, contéstela –son sus socios– o que la conteste la señora Beltrán, que es el Gobierno. No haga usted esa pregunta. Conteste por qué el Gobierno al que usted viene apoyando paga a unos y a otros no en las mismas circunstancias. Usted sabrá por qué apoya a ese Gobierno y la señora Beltrán seguramente nos podrá dar más datos de por qué ahora no se paga a Navarra lo que se le debe.

En cualquier caso, para nosotros es un despropósito y un modelo inadecuado, un modelo mal planteado, mal financiado e inacabado. Entonces, a partir de ahora, sí que hay que hacer caso a lo que expone Cámara de Comptos que es que, se vaya a hacer lo que se vaya a hacer, se estudie. No se pongan nerviosos, las cosas hay que estudiarlas, ustedes hacían cosas sin estudiar, de prisa y corriendo, y el resultado es el que es. Cada vez que se habla de que hay que hacer un estudio en el acuerdo programático ustedes se ponen muy nerviosos, pero la responsabilidad política y la seriedad con la que hay que manejar el dinero público exige que se hagan las cosas de una manera muy distinta a como las han venido haciendo ustedes. Se vaya a hacer lo que se vaya a hacer, que se haga con seriedad, apostando por un modelo, me reitero, sostenible, vertebrador, que compatibilice las mercancías y los pasajeros, y que nos conecte con Europa, con el Estado y entre nosotros también, entre las navarras y los navarros. Eso es lo que esperamos que se haga en adelante. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Muchas gracias, señor Couso. Por parte del Partido Socialista tiene la palabra el señor Garmendia.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias, Presidente. Muchas gracias a todos los componentes de la Cámara de Comptos que hoy han venido aquí a explicarnos en un informe –que la verdad es que es muy esclarecedor– la situación y lo que se pedía –no solo la situación de las obras,

sino la situación económica y lo que ha pasado. Ha venido muy bien. Tal vez yo hubiese hablado más del tren de altas prestaciones que de alta velocidad, pero es un matiz.

Desde el grupo parlamentario socialista nos preocupa cómo se está perdiendo el tiempo. Aquí la conclusión última es que hay que intentar hacer un convenio nuevo con el Gobierno central, que se haga. Pero es que, mientras tanto, los ciudadanos y ciudadanas navarros cuando vienen de Madrid o vienen de Cataluña, al llegar al límite de la Comunidad Foral de Navarra, tienen un tren que va a la velocidad del siglo y de la década a la que se ha referido el señor Castiella, a 1860. Ahí empieza el chacachá del tren y hasta Pamplona es un infierno, porque es la realidad. No sin antes parar en Campanas media hora para dejar que pase el tren que viene de Pamplona en dirección contraria, porque solo hay una vía. Es la única capital de provincia, de comunidad autónoma, que tiene una sola vía. ¿Qué está pasando? Lo que está pasando es que estamos perdiendo competitividad. Y parece mentira que no lo estemos viendo en todos los datos que están llegando. Esta Comunidad, no ahora sino ya de hace tiempo, está perdiendo competitividad y las infraestructuras y transportes son algo fundamental. Pues hagamos lo que hagamos, hagámoslo ya, empecemos a trabajarlo ya, lleguemos a un convenio con el Estado ya y trabajemos por el tren que entre todos consideremos.

Nosotros nos hemos posicionado siempre por un tren de altas prestaciones, por supuesto que sí. Es que el dibujo del mapa del tren de altas prestaciones de España va a quedar muy simpático como sigamos así. Va a quedar el corredor del Mediterráneo por el sur, que va a llegar por Logroño y llegará a Burgos y subirá al País Vasco, y luego la Y del País Vasco —y desde Alsasua vamos a decir adiós con el pañuelo porque va a pasar a escasos cinco kilómetros del límite de Navarra. Esa es la realidad. Mientras en el País Vasco se apuesta y en el resto de España se apuesta, aquí estamos pensándolo. Y vamos a perder competitividad con esto. Eso es una realidad. Perdemos competitividad con el aeropuerto que tenemos, perdemos competitividad con la infraestructura ferroviaria que tenemos y perdemos competitividad con las carreteras que las tenemos hechas unos zorros. Entonces, ¿cómo vamos a llegar aquí? ¿Por el espacio sideral? Es que, de verdad, es un problema para nuestra economía. No lo queremos ver. Por lo tanto, sentémonos y empecemos a trabajar en lo que sea, porque tenemos un problema en una Navarra que muestra muchos signos que a nosotros nos preocupan.

Y poco más tenemos que decir. Agradecemos una vez más el trabajo. Hay que trabajar en un nuevo convenio, hay que trabajar en esta infraestructura que, para el grupo parlamentario socialista, desde siempre ha sido y es fundamental porque estamos perdiendo muchos puntos de competitividad.

Pero no me iré yo de esta Comisión sin referirme al señor Araiz. Y es que usted no deja de sorprenderme. Usted saca los que están detrás de una organización o de una asociación para desacreditarles o bien saca un informe de una asociación, de una oenegé o lo que sea, para apoyar su posicionamiento. Y hoy ha venido con Fedea. Le voy a decir quiénes son los de Fedea, le voy a decir quiénes son. Usted lo saca para apoyarse cuando le da la gana. Los de Fedea son el lobby del Ibex 35. No sé cómo no se lo han afeado por aquí, porque de cada tres palabras que dice dos son Ibex 35. Y ¿quién está detrás de Fedea? Pues ha estado Isidro Fainé, César Alierta, Emilio Botín ha sido patrono, Rodrigo Rato fue patrón hasta 2015, fíjese usted. Y hoy en día está Brufau, de Repsol; está Goirigolzarri, de Bankia... Todos están ahí. Y usted hoy

saca ese informe. Pero ayer sacó otro para desacreditar porque detrás estaba no sé quién. Señor Araiz, de verdad, usted no deja de sorprenderme.

Dicho lo cual, muchas gracias por el informe. Trabajemos de verdad. Navarra se merece esta infraestructura y no podemos seguir mirando a otro lado mientras los indicadores socioeconómicos de Navarra están cayendo. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Muchas gracias, señor Garmendia. Por parte de la agrupación de parlamentarios del Partido Popular tiene la palabra la señora Beltrán.

SRA. BELTRÁN VILLALBA: Buenos días. Gracias, Presidente. Gracias también a la Presidenta de la Cámara de Comptos y a su equipo, al equipo que la acompaña, ya que ha preparado el informe. Muchas gracias también por su presentación y por el extenso trabajo que hemos tenido oportunidad de leer con antelación.

Desde el Partido Popular, a pesar de todas las cosas que se han dicho –en algunas de ellas entraré– como conclusión del informe presentado, tenemos claro que este proyecto, el proyecto de tren alta velocidad, continuará si hay con voluntad de que continúe por ambas partes. Y esas partes son –como todos ustedes saben–, por un lado, el Gobierno de España y, por otro lado, el Gobierno de Navarra. El Gobierno de España ya ha manifestado a través del Ministerio de Fomento su voluntad de continuar adelante con las obras del tren de alta velocidad en lo que corresponde a nuestra Comunidad. De hecho, ustedes también saben –ya ha salido hoy en esta Comisión–, que el Ministro de la Serna tenía previsto haberse reunido ayer con la Presenta de Gobierno, la señora Uxue Barkos, y también con el señor Ayerdi. Y uno de los temas principales de su conversación iba a ser fundamentalmente el tren de alta velocidad y la cuantía que efectivamente queda pendiente y otras tantas cosas con el fin de comunicar que la disposición del Gobierno de España es de continuidad con este proyecto. Habría que ver qué le hubiese contestado la señora Barkos, si la voluntad del Gobierno de Navarra, apoyado por el cuatripartito –en el que unos no tienen mucho interés en que continúe adelante y otros habrá que verlo–, es continuar con este proyecto. Por lo tanto, como digo, aquí hay dos partes y esas dos partes lo primero que tienen que tener claro es la voluntad para continuar con este proyecto. Saben que esta reunión quedó aplazada por motivos climatológicos, por circunstancias ajenas a la voluntad del ministro, pero ha quedado aplazada, por lo tanto, volverá a producirse y esperemos que recientemente.

En cualquier caso, también quiero decir que en su momento el Partido Popular de Navarra ya criticó el convenio al que se había llegado con el Partido Socialista, con el señor Blanco, y con el Gobierno de Navarra. No lo vimos claro. Pero, en cualquier caso, ahora lo que hay que hacer es volverlo a analizar; también era una de las razones de la visita del ministro, hablar de la situación del convenio, si ese convenio... Yo no estoy de acuerdo con lo que ha dicho el señor Araiz de que es un convenio que hay que denunciar. Lo mejor será hablar y llegar a acuerdos. Lo más beneficioso para ambas partes será que este proyecto, que tanto interesa a la mayor parte de los navarros, continúe.

Le quería decir al señor Araiz que no saque tanto pecho ni diga que el Gobierno de España es un mal socio porque ustedes son peores socios. Ustedes de forma unilateral han decidido no

pagar noventa y tres millones de euros de la aportación al Estado. Eso sí que es ser un mal socio. Y eso sí que es un impago. Claro que el Gobierno de España deberá pagar esta cuantía que está pendiente, pero ustedes son los que han impagado primero. Ustedes han impagado, así que estamos viendo quiénes son de verdad los malos socios.

Señor Couso, de Podemos, vamos a ver. Usted no estuvo ayer en una interesante Comisión que tuvimos con la Consejera Beaumont en la que nos explicó la magnífica posición que tiene el Gobierno que usted apoya con respecto a la transferencia, al índice de transparencia. Transparencia Internacional –se lo comunico por si no lo sabe– nos ha puesto en el último lugar, como la Comunidad menos transparente de toda España. ¿Qué le parece a usted? ¿Qué le parece a Podemos que tanto la ha predicado siempre? Y usted ha tenido, como siempre, la osadía de decir que a Adif le falta transparencia. Y ¿a su Gobierno? Y ¿a su partido, a Podemos? Y ¿al Gobierno que usted apoya aquí, en Navarra, que sale en el último lugar? Por lo tanto, mida sus palabras, cuide a quien habla, porque siempre está detrás alguien para afearles la conducta.

Para finalizar quería decir que, para ratificar la posición del Partido Popular, creemos firmemente que Navarra se merece este proyecto, fundamentalmente para unir a Navarra con el resto de España y con Europa, y desde el Partido Popular de Navarra trabajaremos todo lo que sea necesario y esté en nuestra mano, junto con el Gobierno España que les recuerdo que es del Partido Popular, para llevar a cabo este proyecto que consideramos vital para no estar aislados del resto de España y del resto de comunidades, y para que la alta velocidad llegue nuestra Comunidad, lo que llevará consigo un beneficio para las personas y para la economía. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Muchas gracias, señora Beltrán. Para contestar a las cuestiones que se han planteado, tiene la palabra la Presidenta de la Cámara de Comptos.

SRA. PRESIDENTA DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sra. Olaechea Estanga): Voy a contestar de forma genérica a lo que se me ha planteado, sobre todo al señor Zarraluqui, y luego le pasaré la palabra al auditor Ignacio Cabeza para que entre en más detalle.

Empezando por la última pregunta, si yo creo que el tren es bueno para Navarra, yo creo que invertir en infraestructuras ferroviarias es una apuesta estratégica porque yo creo que contribuirá al desarrollo económico y social de la Comunidad, y Navarra no puede quedar aislada de la red de transporte europeo y del resto de España.

Dicho esto, yo también he leído el informe de Fedea y suscribo también –porque la Cámara de Comptos lo ha dicho en repetidas ocasiones– que las inversiones tienen que ser rentables financieramente y también socialmente, y que tienen que estar bien planificadas y programadas y no tienen que estar sobredimensionadas. La Cámara lo ha recomendado cuando ha analizado inversiones.

En cuanto a cuál es la mejor alternativa de las dos opciones, la que proporcionaría mayor agilidad, no lo sé, pero en estos momentos Navarra está realizando las obras a cuenta del Estado y le está suponiendo un gasto por el coste que está adelantando de estas obras.

En cuanto al compromiso... Perdón, ha dicho que la incertidumbre está ligada a la capacidad financiera y no a la indefinición. Yo creo que el hecho de que del corredor navarro –que son doscientos catorce kilómetros con un coste previsto de entre tres mil y cuatro mil millones– en estos momentos solo se hayan realizado quince kilómetros con un coste de ochenta millones, produce una cierta incertidumbre porque no está definido ni el calendario, ni ninguna dotación económica, ni los plazos. En estos momentos, el convenio no es válido, está totalmente desfasado, no contempla las estimaciones para el tráfico de mercancías –y el corredor navarro está pensado tanto para viajeros como para mercancías. Creo recordar que no está en el coste estimado para mercancías. Entonces, hay que firmar un convenio. Y ya sin más le doy la palabra al señor Cabeza.

SR. AUDITOR DE LA CÁMARA DE COMPTOS (Sr. Cabeza del Salvador): Buenos días. Egun on. Con permiso del señor Presidente. Sobre las cuestiones que ha planteado el señor Zarraluqui, incluso el señor Araiz, hay cosas que la Cámara de Comptos no puede decidir. Los poderes públicos, legislativo y ejecutivo, son los que tienen que tomar la decisión de si se denuncia un convenio, si se plantea un nuevo convenio o dejamos en manos de Adif la ejecución de las obras. Yo creo que esa no es una cuestión a plantear en nuestros informes, sino que es una decisión de nivel político y les corresponde a ustedes.

En el corredor siempre se ha hablado de mercancías y pasajeros. Siempre. El problema es que, en el tramo Castejón-Comarca de Pamplona, los estudios de costes se limitaron a viajeros. Esa era una de las cuestiones que planteamos en el informe. Ese coste lógicamente se verá incrementado porque el tráfico de mercancías tiene unos requisitos técnicos mucho más caros en términos generales, pero siempre se ha contemplado para los dos, para mercancías y pasajeros. Creemos que contemplarlo fue un buen objetivo.

La explicación del no reintegro era una de las cuestiones que planteamos a Adif. Pedimos que nos dijera por qué razón no se estaba abonando. Dentro del Departamento nos comentaron que existe controversia entre ambas administraciones sobre el calendario de los reintegros. Como pueden observar en la página veintitrés del informe, en los años 2013 y 2014 se cumple el programa de reintegros, aunque sea abonado en 2014, y en 2015 Adif deja de cumplir el programa de reintegros. Según dicen desde el Departamento, Adif acusa –no sé si la expresión es acusar, pero permítame esa expresión– al Gobierno de Navarra porque tampoco ha cumplido la parte del convenio en cuanto a obras ejecutadas. Entonces, habría que replantear todo el proceso de reintegros. Pero yo creo que esa es una cuestión de alto nivel y ahora hay que decidir cuándo se cumple. Y si se firma un nuevo convenio posiblemente habría que replantear la política de reintegros o la fórmula de la política de reintegros.

Yo creo que otra cosa que es importante destacar es que tenemos una vía única y muy mala, en muy malas condiciones técnicas. Yo creo que cualquiera que viajamos en tren lo conocemos de sobra. Y desde luego en una estrategia de desarrollo a futuro, esa vía hay que adaptarla o, por lo menos, modificarla y adaptarla a las necesidades actuales de tráfico –que sea de tren de alta velocidad, de altas prestaciones o de otra cuestión, no lo valoramos.

Por supuesto, le tengo que dar la razón al señor Zarraluqui, no es un proyecto aislado del mundo. Está conectado con todos los corredores, sobre todo con toda la salida a Europa,

especialmente de mercancías. No es un proyecto aislado del mundo, sino que evidentemente está integrado en el corredor.

Y en principio lo de la denuncia, señor Araiz, se lo dejo a usted para que entre el Parlamento y el Ejecutivo decidan si conviene o no. Desde luego se ha incumplido por las dos partes. Cuidado. Navarra tampoco ha hecho lo que en teoría afirmó que iba a hacer, es decir, hay incumplimiento global de ambas partes. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Muchas gracias. Quiero agradecer la presencia de la presidenta de la Cámara de Comptos...

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Señor Presidente, quiero hacer una pequeña precisión al auditor para aportar un poco más de información sobre lo que ha comentado. Es un minuto nada más.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Adelante.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Muchas gracias. Simplemente quiero decirles que efectivamente el coste económico que se incluyó en el convenio proviene del estudio de alternativas que se realizó en 2004, en el cual –como usted se ha comentado– no se contemplaba el coste de que la vía fuera también de mercancías, que es más cara. Sin embargo, esos precios se trasladaron, aunque luego en el protocolo se puso de mercancías y de pasajeros y, de hecho, se ha construido como de mercancías y pasajeros, y los proyectos son para mercancías y pasajeros.

También es verdad que el IVA entonces era del 16 por ciento y ahora es del 21, con lo cual, los costes también están desviados por ahí. Pero lo cierto es que el primer tramo se licitó en un 20 por ciento menos de la cantidad prevista y se ha acabado ejecutando en un 18 por ciento menos de la cantidad prevista. Nada más.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. García Adanero): Muchas gracias, señor Zarraluqui. Si alguien más quiere decir algo, que aproveche. Agradecemos la presencia de la presidenta de la Cámara de Comptos, del auditor responsable del informe y también del secretario general de la Cámara de Comptos y a todos ustedes. Y no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 57 minutos).