



DIARIO DE SESIONES DEL **PARLAMENTO DE NAVARRA**

IX Legislatura

Pamplona, 13 de junio de 2017

NÚM. 41

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 13 DE JUNIO DE 2017

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar los términos en los que se desarrolló la reunión celebrada el 25 de mayo con el Ministro de Fomento.

(Comienza la sesión a las 12 horas y 4 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar los términos en los que se desarrolló la reunión celebrada el 25 de mayo con el Ministro de Fomento.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eguerdi on, foru parlamentari jaun-andreok. Hasiko dugu Garapen Ekonomikorako Batzorde honen bilkura. Damos por comenzada la sesión de esta Comisión de Desarrollo Económico que consta de la comparecencia del Vicepresidente de Desarrollo Económico, el señor Ayerdi, –aprovecho para darle la bienvenida–, que viene acompañado también por su jefe de gabinete, el señor Ayerdi Echeverri, para comparecer a instancia del Partido Socialista de Navarra para que explique los términos en los que se desarrolló la reunión celebrada el 25 de mayo con el Ministerio de Fomento.

Para ello, tiene el primer turno de palabra por el Partido Socialista la señora Jurío para explicar la motivación de esta comparecencia.

SRA. JURÍO MACAYA: Buenos días. Gracias, Presidente. Bienvenido, señor Ayerdi y acompañante. Efectivamente, nosotros pedimos su comparecencia para que nos explicase la reunión que había mantenido con el Ministro de Fomento en torno al convenio que se iba a firmar y sobre el modelo ferroviario que ustedes planteaban como Gobierno de Navarra para los próximos ciento cincuenta años como mínimo, y si esto iba a hacer que se situase a Navarra en el eje del Corredor Atlántico-Mediterráneo con lo que ello implicaba, o si solamente íbamos a hacer una remodelación de una vía que tenemos obsoleta. Y digo de una vía porque con un tercer carril seguiríamos teniendo una única vía.

Sin embargo, ahora parece que la realidad ha ido superando lo que fueron los términos de aquella reunión y entonces estamos a la espera de que nos explique cómo van las cosas y cuáles son las decisiones que este Gobierno pretende tomar en torno a este Corredor Atlántico-Mediterráneo y la postura que Navarra va a tener en él. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señora Jurío. Por tanto, daremos la palabra el señor Vicepresidente para que, por un tiempo máximo de treinta minutos, exponga aquello que ha venido a explicarnos. Nahi duzunean Ayerdi jauna.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Eskerrik asko presidente jauna eta, egun on baita ere Jurío anderea eta guztioi.

En primer lugar, quería pedir cierta indulgencia si me excedo algo de los treinta minutos. Intentaré que no sea así, pero dada la importancia del tema, me ha parecido importante prepararles una presentación que es la que les van a pasar ahora. Con lo cual, ustedes la van a tener a mano.

Empezaré señalando que, antes de entrar a explicar la reunión con el Ministro, me parece importante hacer un balance o una parada en cuál es la línea de acción que tiene el Gobierno en esta materia, cuál es también la situación de nuestra red ferroviaria actual y cuáles son las distintas alternativas posibles, para luego, en ese marco, explicar con todo el detalle que sea

necesario la reunión con el Ministro y cuáles son los próximos pasos o la reflexión que tenemos encima de la mesa en este momento, después de la reunión con el Ministro.

Empezando por el acuerdo programático, yo creo que es una frase que ya hemos repetido mucho, pero que a mí me parece importante porque nos permite enganchar con los cinco conceptos que vienen a continuación. Ese es el párrafo que tenemos recogido en el acuerdo. Ahí están cinco elementos que son claves: el elemento de corredor; el elemento de uso mixto, mercancías y personas; el elemento de estándares internacionales; el elemento de capacidad suficiente; y el elemento de combinar cercanías con media y larga distancia. Yo creo que todos esos elementos son importantes, por eso están ahí, y sitúan bien la línea de trabajo que el Gobierno ha venido trabajando.

Empezando por el primer punto, el del corredor, yo creo que este mapa –ustedes lo ven bien ahí y en cualquier caso lo ven en el papel– recoge exactamente lo que ahora mismo... Ustedes ven ahí, en los colores azul y rojo, lo que es el Corredor Cantábrico-Mediterráneo ahora mismo definido como tal en la red básica europea. Ven ustedes que viniendo de la Y vasca pasa por Pamplona, baja a Castejón, pasa por Tudela y Zaragoza y termina en Valencia pasando por Teruel. Este es hoy por hoy el Corredor Cantábrico-Mediterráneo en la red básica europea. Para nosotros esto es absolutamente clave y, dentro de esto, el trabajo que el Gobierno está focalizando especialmente en el tramo Zaragoza-Y vasca, siendo absolutamente relevante también todo el corredor. Faltaría más. Con lo cual, aquí tenemos el primer elemento: corredor y red básica europea. Para nosotros es un elemento sustancial que no podemos quitarnos de nuestra cabeza.

El segundo elemento es el uso mixto. También es una cuestión absolutamente conocida. Yo creo que es evidente que la economía navarra tiene un gran peso del sector industrial, pero hoy por hoy es por todos conocido que el volumen de mercancías que transita por nuestras vías ferroviarias es absolutamente ridículo. Luego daré unos datos. Y yo también creo que es un sentir absolutamente aceptado por toda la sociedad que nuestro corredor ferroviario tiene que ser capaz de trasladar, además de personas, mercancías, en esa salida hacia Europa y hacia los puertos del Cantábrico que permitirán canalizar ese flujo de mercancías convenientemente. Con lo cual, yo creo que el uso mixto también es un requisito absolutamente imprescindible que creo que comparte toda la sociedad.

Desde la perspectiva de pasajeros y mercancías hay un primer elemento que también pongo a título informativo que es el de la famosa rampa máxima o pendiente máxima. Se ha dicho bastante, pero yo creo que todo el mundo entiende lo que es la pendiente. Es importante señalar que el reglamento europeo correspondiente, el 1315/2013, define estas pendientes máximas: el 1,5 por ciento o 15 por mil para mercancías, y el 2,5 por ciento o el 25 por mil para pasajeros. Esto tiene sentido especialmente en mercancías porque la rampa característica limita la carga máxima de arrastre de las locomotoras. Este valor tiene en cuenta condicionantes como la pérdida de velocidad que puede sufrir la locomotora si hay una pendiente mayor, la posibilidad de asegurar el arranque de trenes y el evitar también la posibilidad de dañar el material motor por sobreesfuerzos.

Este primer elemento mixto, mercancías y pasajeros, tiene una consecuencia en la inversión y es que, si queremos hacer un corredor para uso mixto, la inversión es mayor que si lo

queremos hacer solo para pasajeros. Yo creo que esta conclusión es importante por ese requisito técnico de la rampa, por los requisitos de radio de curva, de giro que conlleva, etcétera. Todos los requisitos exigidos por las directivas europeas para las mercancías hacen que la inversión necesaria sea mayor si es para pasajeros y mercancías que si es solo para pasajeros. Lo que no es fácil es dar un dato. Si ustedes me preguntaran cuánto más caro es hacer un corredor para pasajeros y mercancías o solo para pasajeros, efectivamente ese plus de inversión seguramente va a depender de muchas cosas, fundamentalmente de la orografía, por ejemplo. Eso también se entiende. Con lo cual, yo creo que el uso mixto es un sentir de toda la ciudadanía, pero tiene estas implicaciones.

Si vamos al siguiente elemento, el de los estándares de la red básica –como hemos señalado estamos en un corredor que es red básica y, por eso, también nos ceñimos a la directiva de interoperabilidad de la Unión Europea–, en esto yo he señalado en varias ocasiones los requisitos de la red básica. Ahí los tienen: la electrificación total de la línea ferroviaria y de los apartaderos; uno muy importante que es el mínimo de carga de 22,5 toneladas por eje, 100 kilómetros/hora de velocidad de línea y trenes de 740 metros; la implantación integral del sistema de gestión del tráfico ferroviario ERTMS –este es un sistema establecido en la Unión Europea que busca asegurar funciones de protección del tren contra la sobre-velocidad, contra el rebase indebido de una señal de parada, contra la marcha atrás a la hora de pasos de nivel cuando existen paradas prolongadas, es decir, un estándar europeo de protección–; y finalmente también el ancho de vía nominal, esos 1,435 milímetros, que es llamado ancho UIC, ancho estándar, ancho internacional, como ustedes quieran llamarlo. Estos son los estándares requeridos desde Europa para la red básica.

¿Cómo estamos? El cómo estamos lo vemos a partir de ahora. Entre Zaragoza y Castejón estamos con vía doble, entre Castejón y Alsasua con vía única. Ambos tramos en ancho convencional, que es lo mismo que ancho ibérico, para entendernos –cuando decimos ancho convencional no es el ancho UIC, no es el ancho estándar, no es el ancho europeo, es el ancho ibérico–. Está electrificado a tres kilovoltios y la velocidad máxima que tenemos es entre 160 y 140, aunque es verdad que la velocidad comercial que se desarrolla es de 80 kilómetros/hora. Tenemos estos elementos técnicos de bloqueo automático, de control de tráfico centralizado y también de señalización tren tierra y ASFA. Y, por supuesto, la vía que tenemos ahora es de tráfico mixto, es para pasajeros y para mercancías, con estas otras características.

Siguiendo con las características, ahí tienen dos características importantes. La primera es la rampa característica, ese elemento de pendiente máxima que yo les señalaba al principio que la directiva europea establece en un máximo de quince milésimas para las mercancías, que en el tramo Zaragoza-Castejón en este momento se cumple porque la rampa máxima oscila entre diez milésimas a la ida y ocho milésimas a la vuelta, pero que en el tramo Castejón-Pamplona se incumple, porque hay diecisiete milésimas tanto a la ida como a la vuelta. En el caso de Pamplona-Alsasua se cumple a la ida, pero no se incumple a la vuelta, fundamentalmente por el distinto movimiento que hacen en el tramo entre Zuasti e Irurtzun. No me digan ustedes por qué, porque siendo vía única, esto me genera mis misterios, pero los técnicos dicen que es así.

La longitud máxima de los trenes de mercancías que pueden pasar también es importante porque el estándar de red básica es de 740 metros y, ya lo ven, básicamente pasan trenes de

entre 500 y 550 metros. No entran trenes más largos en el trazado actual. Desde esa perspectiva, si tuviéramos que decidir cuál es el nivel de cumplimiento en Navarra de esos cuatro estándares de red básica que yo les señalaba... Está en la siguiente diapositiva.

Cumplimos el de la electrificación total y no cumplimos los otros tres. No cumplimos el de la carga de 25,5 toneladas por eje, no cumplimos en ese mismo estándar el de los 100 kilómetros/hora de velocidad de línea pensando en mercancías, y desde luego no cumplimos – ya lo han visto ustedes– el que entren trenes de 740 metros. Tampoco cumplimos la implantación integral del sistema europeo de protección, el ERTMS, y tampoco cumplimos, es obvio, en lo que es en general la red, el ancho de vía nominal, el 1,435 de ancho UIC.

El siguiente elemento es el de la capacidad. Después de hablar de uso mixto, de corredor de uso mixto, de estándares, toca hablar de capacidad. ¿Cuál es la situación de capacidad ahora mismo? La situación de capacidad máxima ahora mismo es de sesenta y ocho trenes en ambos sentidos, en total. Esta es la capacidad que tenemos asignada entre Castejón y Alsasua. Entre Castejón y Pamplona hoy en día los trenes que circulan son cuarenta y cinco en ambos sentidos. Esta es la foto. Hay algunos matices en función de si se meten los trasbordos o no, pero estos son los datos de trenes que circulan ahora mismo al día por la vía existente. Este análisis, este dato, que es cuarenta y cinco trenes frente a sesenta y ocho de capacidad, debe ser analizado por sentido y debe ser analizado teniendo en cuenta los tramos horarios –ahora lo vamos a ver, ahora lo van a ver ustedes–, pero es evidente que, si dividimos cuarenta y cinco entre sesenta y ocho, el nivel de saturación medio hoy por hoy es del 66 por ciento, insisto, el global, aunque el que importa es por sentido y por tramos horarios.

La siguiente diapositiva es información de Adif. Es la ficha de los trenes. Se la explico un poco porque es un cuadro que requiere su explicación. En la primera parte, en la mitad de la tabla, arriba, lo que vemos es la capacidad máxima de la vía actual. Y en concreto está dividido en los dos sentidos: en el sentido hacia Castejón y en el sentido hacia Pamplona. Hacia Castejón y hacia Pamplona. Ya ven ustedes cómo en el sentido hacia Castejón la capacidad máxima sería de treinta y cinco surcos, treinta y cinco trenes posibles, y en el sentido hacia Pamplona serían treinta y tres. Treinta y cinco más treinta y tres son los sesenta y ocho que yo les decía antes. El tráfico real programado lo ven abajo. Y aquí también se distingue entre mercancías y pasajeros. Ustedes pueden ver esas categorías: mercancías; VLD sería viajeros larga distancia; y VCR sería viajeros cercanía-regional. Y ahí tienen ustedes las capacidades asignadas a mercancías, a viajeros de larga distancia y a viajeros de cercanías. En las columnas tienen los tramos horarios, que es una cuestión muy importante. Y esa sigla de ML o BM es bloqueo manual o mando local. La explicación de esas siglas más técnicas arriba de las columnas. Básicamente todo es mando local, como ustedes pueden ver.

Si vamos a la parte de abajo, vamos al tráfico real programado. Son los cuarenta y cinco trenes que, como les decía, circulan hoy por hoy. Ya lo ven ustedes: en el sentido hacia Castejón son veintidós, y en el sentido hacia Pamplona son veintitrés. Y las letras, para que ustedes lo entiendan bien, serían: la G, Renfe mercancías; la L, Renfe larga distancia; y la R, Renfe regional.

Si ustedes ven el dato que está en la esquina inferior, abajo del todo, sale un 70 por ciento, que sería el nivel de saturación global del sentido Pamplona y, subiendo un poco arriba 63 por

ciento, que sería el nivel saturación sentido Castejón. La media es ese 66 que yo les decía antes, la media entre 63 y 70. Pero si ustedes lo ven por tramos horarios, ustedes ven que hay rojos y los rojos avisan de cosas. Los rojos ¿qué nos están diciendo? Que hay saturaciones. Hay tramos horarios en los cuales estamos en los niveles de alerta y prealerta. Es decir, estamos por encima del 75 por ciento que para Adif ya significa una situación de prealerta o de saturación. No solo eso, sino que incluso en algunas de las playas horarias pasamos incluso el cien por cien. Tenemos una playa horaria con el 140 por ciento, como ustedes bien pueden ver, y otras dos con el cien por cien. Varias con el 80, una con el 140 y otra con el cien por cien. Digamos que esta sería la foto de la capacidad utilizada hoy, de la capacidad disponible hoy en la única vía existente, con estos rojos que para mí son especialmente importantes.

Si miramos al futuro, los últimos datos que tenemos de transporte de mercancías por tren son: en Navarra, el 0,71 por ciento de todas las mercancías; en el Estado, el 4 por ciento; en Francia, el 14 por ciento; en Alemania 23 por ciento; y la media de la Unión Europea es el 17 por ciento. Creo que son datos bastante importantes o bastante poderosos.

Y si esto además lo vinculamos con cuestiones, desde mi punto de vista importantes, como es la hoja de ruta con el cambio climático de la que ayer hablaba la Consejera Elizalde, o el mismo plan de energía que el propio Gobierno ha presentado, o el mix energético, yo creo que es importante recordar algunas cosas. El 25 por ciento de la energía consumida actualmente en Navarra proviene de renovables. Esto está claro y es un dato positivo dentro de la óptica europea. La factura que paga Navarra por la adquisición de combustibles fósiles supone casi cuatro millones de euros diarios. El 40 por ciento del total de la energía que se consume en Navarra es vía transporte –aquí nos vamos acercando al problema– y además toda de origen fósil –casi toda, toda seguramente no se podrá decir, pero casi toda–, representando además el 50 por ciento de la factura que pagamos. Es decir, el 40 en toneladas equivalentes de petróleo y el 50 en dinero.

Si esto lo unimos además con las emisiones muy altas y perjudiciales de CO₂ al medio ambiente que, como ayer la propia Consejera explicaba, están acelerando el cambio climático... Ahí tenemos los datos de emisiones en 2015 que ayer mismo se señalaban. Venimos de una ruta descendente, pero tenemos que seguir profundizando y, en este caso, insisto, el transporte es una de las piezas claves, responsable de más del 20 por ciento de todas las emisiones GEI, gases de efecto invernadero, a la atmósfera. Un ejemplo que me ha parecido interesante señalarles es ¿saben ustedes que, hoy por hoy, cuando medimos la distancia entre Pamplona y el puerto de Bilbao, si la medimos por carretera son 172 kilómetros, pero si la medimos por tren son 244? Imagínense las posibilidades de mejora que puede haber. Es decir, la línea que tenemos tiene dificultades, por ejemplo, por dónde va hacia el puerto de Bilbao.

Esto también lo hilamos con los objetivos para Navarra de la Estrategia de Especialización Inteligente. Ahí están colocados los objetivos, tanto de eficiencia energética como de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, que citaba antes. El siguiente también lo hilamos con el plan energético. Ahí todos estamos insistiendo en que queremos llegar al 2030 siguiendo la hoja de ruta europea y que ese 25 por ciento actual sea un 50 por ciento en

el consumo energético de fuentes renovables. Aquí tenemos los elementos de producción con todas las políticas destacadas.

Y dentro de eso, en la Estrategia de Especialización Inteligente hemos puesto un objetivo en la modalidad de transporte que es el porcentaje de mercancías transportadas por ferrocarril sobre el total de transporte. Y la hoja de ruta que nos hemos marcado hasta 2030 es que ese 0,71 suba hasta el 2,4 –todavía muy inferior al del Estado y muy inferior al europeo, a años luz del europeo, pero queremos pasar del 0,7 al 2,4–. Es evidente que pasar del 0,7 al 2,4 significa que esos veinte trenes de mercancías que tenemos hoy –en la ficha de Adif lo han podido ver– pasen a ser sesenta y seis en 2030, simplemente si queremos cumplir este objetivo de pasar del 0,7 al 2,4. En esta simulación no estamos planteando objetivos europeos y además está calculado con un PIB, con un producto interior bruto, constante. Es decir, simplemente que el producto interior no creciera y estuviéramos hablando de traspasar mercancías de la carretera al tren para que ese 0,7 pasase a ser el 2,4. En ese supuesto del PIB constante, lo que hoy son veinte trenes de mercancías tendrían que ser sesenta y seis, si el tren tiene la misma longitud, entra el mismo número de mercancías... Es un supuesto para que se pueda entender. Esto, en cuanto a las mercancías.

A partir de ahí, ustedes pueden hacer también las reflexiones que quieran. Yo lo que tengo que decir es que, si efectivamente sacar mercancías de la carretera y llevarlas al tren y acercarnos a parámetros europeos es un sentir compartido, aquí estaríamos acercándonos. No estaríamos llegando ni de lejos, porque esto evidentemente requiere una mayor capacidad ferroviaria que hoy por hoy no tenemos.

Si hablamos de los pasajeros, yo solo voy a recordarles un dato. En 2004 en la ruta Pamplona-Madrid los viajeros no llegaban a cien mil. Hoy superan los cuatrocientos mil. Este es el dato de 2004 a 2016-2017. Mirando a futuro es evidente que la demanda de pasajeros está unida en gran parte a los tiempos de recorrido y también al coste del billete. Esto está claro. ¿Qué previsiones de demanda podríamos hacer los que estamos aquí, en esta mesa, si tenemos otra infraestructura que cumpla con estándares europeos entre Pamplona y Tudela o Zaragoza, por ejemplo, o entre Pamplona y las capitales vascas, o entre Pamplona y Europa? Este es un terreno en el que todos podemos opinar. El Ministerio de Fomento en sus estimaciones dentro de la península plantea la posibilidad de alcanzar en el medio plazo diecinueve trenes por sentido, lo que sería treinta y ocho trenes en las dos direcciones. Esto es lo que el propio Ministerio de Fomento pone encima de la mesa en sus papeles.

Como conclusión de estas valoraciones, yo lo que diría es que evidentemente tenemos un problema de capacidad. Yo creo que esta es la conclusión que podemos decir con toda contundencia. Les he puesto el dato real a fecha de hoy, les he puesto encima de la mesa reflexiones sobre las mercancías que creo que podemos compartir y les he puesto encima de la mesa una reflexión sobre pasajeros en la que efectivamente cada uno puede hacer sus valoraciones, pero todo apunta a que la situación de capacidad que tenemos –no hay más que recordar los rojos que nos pintaba Adif– es una situación de capacidad insuficiente.

¿De qué depende la capacidad? Lo hemos comentado varias veces, la capacidad depende sobre todo del número de vías, hoy por hoy, una entre Castejón y Alsasua. Es verdad que depende también de otros elementos como el resto de condiciones de la infraestructura. Los

PAET, los apartaderos dentro de las vías pueden efectivamente mejorar la capacidad y si son de banalización, es decir, que un tren puede cambiar de sentido, también, todavía más, pero es verdad que los PAET ayudan. Los sistemas de señalización y la velocidad media pueden contribuir a mejorar la capacidad, y también los factores relacionados con el tráfico y las condiciones de operación, pero el número de vías es el principal determinante.

Con lo cual, como resumen, ¿qué les diría yo? Lo que les diría es que la red navarra actual es muy antigua. Data de 1870. Yo diría más bien que el trazado es el que data de 1870, lógicamente la red ha ido evolucionando, pero el trazado data de 1870. No cumple con los estándares internacionales asumidos por Europa para su red básica, y estamos en red básica. Y no tenemos capacidad suficiente. Yo creo que este es el resumen que hacemos desde el Gobierno de la red navarra actual.

A partir de ahí yo creo que la reflexión es clara. Tenemos que aumentar capacidad y queremos cumplir estándares internacionales. La pregunta es ¿qué alternativas tenemos para resolver estos dos problemas que tenemos, el problema de la capacidad y el problema de los estándares internacionales? Yo creo que fundamentalmente esto significa que necesitamos más vías con diseño técnico que cumplan esos estándares internacionales, y para eso fundamentalmente hay dos soluciones: una es una nueva plataforma diseñada para cumplir con todas esas necesidades –esa sería una solución–, y la otra sería modificar el trazado actual añadiendo al menos una vía más e invirtiendo además para que cumpla con estándares internacionales. Esas serían las dos posibles soluciones si compartimos que tenemos un problema de estándares y un problema de capacidad. Esas serían las dos posibles soluciones.

En cuanto a la solución de una nueva plataforma, efectivamente, una nueva plataforma puede ser mixta para pasajeros y mercancías si está diseñada teóricamente para ello. Puede cumplir con estándares internacionales en la medida también en que esté diseñada técnicamente para ello. Y lo que está claro es que una nueva plataforma ofrece una gran reserva de capacidad: dos vías nuevas o posibilidad de tenerlas, es decir, una plataforma con dos vías, añadidas a la vía actual que seguiría lógicamente en funcionamiento. Es decir, una nueva plataforma, si cumple con estos parámetros, resolvería esos problemas que hemos detectado.

La valoración que hacemos desde el departamento de la otra alternativa, que sería la de la duplicación de la vía y la corrección del trazado para cumplir estándares, es que esta alternativa requeriría una inversión muy elevada en relación con la otra para ser una solución además que aporta menor capacidad. Recientemente hemos tenido datos técnicos de un informe realizado por una ingeniería de prestigio en el que, por ejemplo, se valora que, entre Zuasti y Vitoria, duplicando vía entre Zuasti y Alsasua –no en todo– y corrigiendo además trazado para que cumpla estándares, poniendo el tercer hilo entre las dos vías entre Alsasua y Vitoria, podría tener un presupuesto de ochocientos millones de euros. Y una solución, sin embargo, de nueva plataforma nueva desde Pamplona hasta Vitoria costaría mil. Es decir, estaríamos hablando de una plataforma nueva que presupuestariamente vale mil contra una solución que lo que hace es duplicar vía, no en todo el trazado, pero prácticamente en todo entre Zuasti y Alsasua, y hacer actuaciones para corregir estándares y meter tercer hilo en las dos vías, y que vale ochocientos. La valoración que hacemos es que la inversión de los ochocientos millones es una inversión muy elevada en relación con los mil para ser una

solución que aporta menos capacidad, porque esa sería una solución en cualquier caso que pondría dos vías, nunca la reserva de una tercera.

Además, en el tramo Castejón-Esquíroz, en este calculo que estamos haciendo –no sé lo he podido traer porque no lo tengo cerrado, pero lo estamos trabajando–, la diferencia previsiblemente sería todavía menor, porque la orografía es más complicada. La orografía entre Castejón y Esquíroz es más complicada que entre Irurtzun y Alsasua.

¿Cómo evaluamos entonces esta opción? La evaluamos como que no da opción a la tercera vía. Y además nos parece que genera un retraso en las actuaciones. No tenemos estudio informativo, habría que empezar desde cero y además no es una solución que plantee quien tiene la competencia.

En cuanto al tercer hilo, lo hemos dicho más de una vez –ahí tienen la foto–, yo creo que se entiende bien. Tenemos la vía que es el negro oscuro con el ancho ibérico, y el tercer hilo consiste simplemente en poner esa línea gris para que entre el gris de arriba y el negro de abajo la anchura sea el ancho internacional, el ancho UIC. Esto es lo que es el tercer hilo, poner esa línea gris ahí. Es evidente que es una solución que permite solucionar el problema del ancho, que es uno de los estándares internacionales, pero también es verdad que el tercer hilo no permite cumplir con los demás estándares internacionales, solo con el ancho, y no soluciona el problema de la capacidad. Este es el contexto en el cual el Gobierno tiene la reunión con el Ministro.

Y a partir de aquí les cuento cuál es el planteamiento que hace el Estado de cara al corredor ferroviario navarro. ¿Cuál es el planteamiento que nos hace? El planteamiento que nos hace, yendo por tramos, es el siguiente:

En el tramo Zaragoza-Castejón, el Estado lo que hace es plantear dos opciones y nos dice: Estamos estudiando estas dos opciones y en breve vamos a decidir entre una de las dos, que son o una nueva plataforma mixta con dos vías y estándares internacionales, o tercer hilo en las dos vías existentes entre Castejón-Zaragoza e inversiones para cumplir estándares. Esto es lo que el Gobierno del Estado plantea en la reunión de mayo. Dice: En el tramo Castejón-Zaragoza estamos estudiando estas dos opciones y en breve decidiremos por una de las dos. Comunicaremos nuestra decisión.

Y se nos señala que la decisión va a depender de una cuestión, la decisión va a depender del plazo que suponga la ejecución de una frente a la otra. Es decir, si la considerada definitiva para su ejecución no requiere apenas más tiempo que la otra, el Ministro nos comunica que optará por la definitiva. Si la solución provisional, sin embargo, la del tercer hilo en las dos vías existentes más inversiones para cumplir estándares, acorta mucho los plazos, el ministerio valorará optar por esta otra para este tramo. Esto es lo que nos dice el Ministro y estoy trasladando sus palabras en la reunión del 25 de mayo. Esto sería en cuanto a la solución técnica. En cuanto a la propuesta administrativa no se plantea otra cosa, lógicamente, que no sea la ejecución por parte del Estado, el que ejecuta es el Estado.

En el tramo Castejón-Esquíroz, la solución técnica que plantea el Ministro en la reunión es una nueva plataforma mixta con dos vías y cumplimiento de estándares internacionales. Esto es lo

que plantea el ministerio en la reunión del 25 de mayo. Y como propuesta administrativa, nos hace una propuesta de nuevo convenio con el Gobierno de Navarra. Es decir, solución técnica y planteamiento administrativo.

En el tramo Esquíroz-Zuasti, en el bucle de Pamplona, en lo que se refiere al corredor, el ministerio plantea la nueva plataforma mixta con dos vías y estándares internacionales. Es decir, el ministerio lo que plantea de facto es que la nueva plataforma siga, empezando desde Castejón, llega a Esquíroz, de Esquíroz llega hasta Zuasti. Y como propuesta administrativa... Y, además, a petición nuestra porque ustedes recordarán que en la reunión de enero el tema del bucle no se había tratado y fuimos nosotros los que le pedimos al ministerio que se abordara porque teníamos una situación problemática en el bucle, y lo que se acuerda o lo que se comenta es la creación de un grupo técnico de los dos Gobiernos para actualizar el protocolo que existe, no el convenio, y en su caso firmar un nuevo convenio con el Gobierno de Navarra, diferenciando qué es corredor y qué es la parte de eliminación del bucle.

En cualquier caso, ustedes recordarán que en el protocolo existente quien ejecuta las obras del bucle es el ministerio. No se nos plantea otra cosa en esta cuestión. El Ministro no plantea otra cuestión. Quiero decir que hablamos de un nuevo protocolo, de un nuevo convenio, pero nunca le propone a Navarra que Navarra ejecute. Yo no sé si se entiende la cuestión. Si luego hay dudas, me pueden preguntar.

Y en el tramo Zuasti-Y vasca, –ya ven ustedes que yo hablo de todo el corredor porque para mí el corredor es absolutamente clave, el corredor es clave, y este tramo, la conexión con la Y vasca es absolutamente fundamental–, lo que el ministerio propone como solución técnica es seguir con la nueva plataforma mixta con dos vías y estándares internacionales. Con lo cual, de facto, lo que está planteando el ministerio es desde Castejón hasta la Y vasca nueva plataforma mixta con dos vías y estándares internacionales. Y como propuesta administrativa, en la reunión del día 25 de mayo por parte del ministerio, hay una propuesta de que seamos los dos Gobiernos, el vasco y el navarro, junto con el ministerio, los que acordemos el trazado, el punto de conexión con la Y vasca para, a partir de ahí, que sea el Estado el que avance en la tramitación de la declaración de impacto ambiental y todo lo que pueda venir a posteriori. Este es el planteamiento que nos hace el Ministro en la reunión del 25 de mayo, planteamiento por lo tanto referido a todo el corredor y en cada subtramo un planteamiento distinto.

¿Qué valoración podemos hacer desde el Gobierno de la solución técnica? Luego hablamos de lo administrativo. De la solución técnica yo lo que tengo que decir claramente es que cumple con el acuerdo programático. Cumple. ¿Por qué cumple con el acuerdo programático? Porque hace referencia al Corredor Cantábrico-Mediterráneo –hablamos desde Zaragoza hasta la Y vasca–; porque está comprometido que su diseño sea mixto, para pasajeros y para mercancías; porque está comprometido que sus diseños cumplan los estándares internacionales de la red básica; porque aporta capacidad suficiente; y además, en la medida en que la vía actual lógicamente se mantiene y sigue, permite una gestión adecuada coordinada de las necesidades de cercanías y media y larga distancia. Es decir, el planteamiento que hace el ministerio desde una perspectiva técnica cumple con el acuerdo programático, desde una perspectiva técnica.

Una valoración sobre la fórmula de convenio. Las ventajas de la fórmula de convenio. Ventajas y desventajas de la fórmula de convenio se podría titular. Las ventajas son... La primera no es una ventaja, es una descripción, es una fórmula que hoy por hoy solo existe, solo ha sucedido, en Gipuzkoa y en Navarra, aunque el de Navarra está obsoleto, desactualizado... ¿Qué valoración positiva hacemos desde el Gobierno? Que la fórmula del convenio –y estamos hablando ya no de la parte técnica, sino de la parte administrativa– aumenta nuestro poder de influir en la gestión del proyecto, en el cuidado de los detalles en el territorio. Aumenta nuestro poder. La competencia sigue siendo del ministerio, no nos engañemos, pero si me arremango entiendo que tengo más capacidad de influir.

También entendemos desde el Gobierno que un planteamiento de convenio puede permitir presionar para que se avance más rápido en una infraestructura estratégica. Puede permitir. Insisto, la competencia siempre sigue estando en el ministerio. Y también nos parece que otorga más legitimidad para exigir al Estado que avance en todo el corredor, en el resto de los tramos, y en especial en la conexión con Europa que es absolutamente fundamental para Navarra.

En resumen, nos parece mejor influir desde dentro y ganar legitimidad política para apretar y garantizar, sea con este Gobierno del PP o con cualquier Gobierno que haya en Madrid, y garantizar que se lleve adelante una solución respetuosa en lo técnico con el acuerdo programático en un contexto en el cual quien tiene la competencia lo va a hacer de todas todas. Va hacer lo que crea que tenga que hacer, salvo que nosotros tratemos de influir desde dentro.

Una reflexión sobre el coste que a mí siempre me parece importante es recordar que el 1,6 por ciento del coste, exactamente el mismo porcentaje que hemos pagado de todas las infraestructuras ferroviarias realizadas en todo el Estado, lo vamos a pagar los ciudadanos navarros, con el matiz de los posibles costes financieros o no –luego hablaremos del convenio–, pero como número gordo Navarra paga el 1,6 por ciento del coste de la infraestructura, igual que todo lo que se ha hecho hasta ahora.

A partir de aquí, siendo esta la valoración que hacemos desde el Gobierno ¿cuáles son los próximos pasos o en qué estamos? Yo creo que los próximos pasos necesariamente también tienen que afectar a todo el corredor. Yo lo que quiero es sacudir este debate de un convenio solo de un tramo, porque esto al Gobierno no le interesa, al Gobierno le interesa hablar de todo el corredor. Es absolutamente fundamental que haya cosas en todo el corredor. Entonces, entre el tramo entre Zuasti y la Y vasca, el punto clave que tenemos por delante es la reunión entre el Estado, Comunidad Autónoma Vasca y Navarra para la conexión con la Y vasca, y estamos esperando que el ministerio nos convoque. No nos ha convocado a esa reunión y está en su deber la convocatoria para esa reunión.

En lo que se refiere al tramo entre Esquíroz y Zuasti, el bucle de Pamplona, todavía no hemos confirmado la fecha para la reunión de ese grupo técnico que analizará este tramo. Hay contactos entre los niveles técnicos, pero no se ha fijado la fecha de la reunión, con lo cual también aquí estamos a la espera de que se produzca esta primera reunión de ese grupo técnico para analizar el tramo en Esquíroz-Zuasti.

En lo que se refiere al tramo entre Castejón y Esquíroz, estamos preparando una respuesta a la propuesta de borrador que se nos ha realizado sobre la base de que lo que se nos ha hecho –y así se señaló por parte del ministerio– es una propuesta.

Y finalmente estamos también a la espera de la decisión que el ministerio adopte en relación con el tramo Castejón-Zaragoza, una decisión que se nos trasladó que iba a ser tomada rápidamente. Estamos a la espera de conocer cuál va a ser esa decisión.

En lo que se refiere a la propuesta de convenio, decía que estamos terminando de elaborar una respuesta a la propuesta de convenio que incorpore al borrador del ministerio algunos elementos que el Gobierno considera estratégicos como una visión de todo el corredor. No queremos firmar un convenio que solo hable de Castejón a Esquíroz, no queremos hacerlo, y en nuestro planteamiento de propuesta o en la propuesta de respuesta estamos trabajando para que haya una referencia a todo el corredor. Estamos trabajando para que el sistema de financiación sea más claro y más ventajoso y sobre todo sin riesgos, es decir, que no haya riesgos de saber cuándo voy a cobrar el dinero que eventualmente adelante. Y además estamos clarificando el resto de cláusulas porque algunas merecen un análisis y una redacción muy fina en lo jurídico. Estamos en este momento.

Y para terminar la intervención, yo querría recordar unos elementos claves, y prometo que termino inmediatamente. El primero es que el tramo Zaragoza-Pamplona-Y vasca forma parte del Corredor Cantábrico-Mediterráneo y está integrado en la red básica europea. Lo hemos dicho al principio, pero para nosotros es fundamental y apostar por él es absolutamente clave con esa conexión hacia Europa.

El segundo elemento clave es que tenemos un problema de capacidad y de estándares que debemos solucionar, con una perspectiva de muy largo plazo. La plataforma construida en el siglo XIX ha llegado hasta nuestros días y queremos seguir manteniéndola, combinándola con una nueva, de forma que se atiendan nuestras necesidades de mercancías, pasajeros de cercanías y de media y larga distancia, y se solucionen los problemas detectados.

Otro elemento clave es que tenemos un compromiso con nuestras generaciones futuras desde una perspectiva de sostenibilidad: tenemos que sacar mercancías y personas de la carretera. Estamos muy lejos de las medias europeas en lo que se refiere a mercancías, y todo esto lo tenemos que hacer para cumplir con nuestros compromisos medioambientales, para mejorar la seguridad de nuestros desplazamientos y para mejorar también la competitividad de nuestra economía.

Y como valoración del Gobierno, esa reflexión de que debemos implicarnos para asegurar una gestión adecuada del proyecto y sobre todo para exigir un avance rápido en todo el corredor, en los parámetros que hemos señalado, que además son respetuosos con el acuerdo programático. Por mi parte nada más, y a sus valoraciones.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko Ayerdi jauna. Por tanto, comenzando con el grupo proponente, señora Jurío, tiene la palabra.

SRA. JURÍO MACAYA: Gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Ayerdi, por sus explicaciones. Creo que la pauta que voy a seguir en las explicaciones es la misma que hizo usted, pero aún me remonto un poco más atrás.

Cuando estábamos realizando la campaña electoral que nos permitió estar en este Parlamento, yo le oí a usted en varias mesas donde se trataba el tema del TAV y desde el primer momento usted dijo con respecto a esto que hablaba de un Corredor Atlántico-Mediterráneo que implicaba tener capacidad suficiente dentro de los estándares internacionales y que fuera para un transporte mixto de mercancías y personas. Ustedes llegan al Gobierno, firman el acuerdo programático y vemos que en el acuerdo programático –aparte de las cercanías que está recogido en otro punto, dentro de lo que es la infraestructura del tren, y que merece mención aparte porque ahora nos estamos centrando en este modelo ferroviario que implica el Corredor Atlántico-Mediterráneo– vuelven a recoger lo mismo: un tren para el transporte mixto de personas y mercancías con capacidad suficiente y dentro de estándares internacionales. Lo ha explicado usted. Hasta aquí todos lo tenemos claro. No teníamos ningún problema. Parecía que todos pensábamos lo mismo, todos los que estábamos aquí parecía que pensábamos lo mismo.

Los estándares internacionales obligan a reformar esta vía, efectivamente, porque no tenemos el ancho adecuado. Si vamos al transporte mixto de personas y mercancías y que tenga capacidad suficiente, vemos que el tercer rail no es la solución, porque no ofrece capacidad suficiente y además en lo más importante, que es el transporte de mercancías, nos haría perder competitividad dentro de ese Corredor Atlántico-Mediterráneo. Tenemos que ver qué significa el transporte de mercancías a una velocidad constante y que lo haga competitivo en una vía con capacidad suficiente para que esas mercancías puedan salir y entrar en las condiciones óptimas para hacernos competitivos en el transporte de mercancías. Y la tercera parte, que es el trazado que tiene que llevar, se tendría que discutir teniendo en cuenta sobre todo cuál es la orografía de nuestro territorio, y cuál es el mejor trazado para ese tren.

Entonces, si esto lo entiendo yo que no soy un as en materia de trenes, si esto lo tienen recogido en el acuerdo programático, no entiendo qué problemas tienen ustedes ahora para entenderlo, porque todos lo firmaron. Sabemos qué es capacidad suficiente, sabemos qué son estándares internacionales, entonces no sé qué problema les ha surgido. Además, quien lo paga, usted ya lo ha dicho, quien paga este tren es el Estado y el Estado en este momento nos está poniendo todo en bandeja, fuera de que tengamos que negociar las condiciones económicas más favorables para Navarra, hasta el punto de que si por nuestra parte, porque no se llega a un acuerdo, se hace dejación del autogobierno –del que tanto se nos llena la boca y que nos permitiría influir en ese modelo económico que nos genere más beneficios y avanzar más rápido en la construcción–, si hacemos dejación de todas esas funciones, va a ser el Estado el que lo ejecute, porque lo ha dicho bien claro y porque además es su competencia. Y que tengamos claro aquí que ese dinero viene del Estado y que, si ese dinero no llega del Estado para eso, nosotros no lo vamos a poder utilizar en otro tipo de gastos o en gasto social o en cualquier otro tipo de gasto. No, ese dinero se va a ir a otro sitio, no se va a quedar en Navarra y no lo vamos a poder utilizar.

Entonces, llegados a este punto, yo no sé qué más queremos. También podemos hacer referencia al informe que tenemos de la Cámara de Comptos. La Cámara de Comptos ya nos dijo que teníamos que definir el modelo ferroviario que teníamos y habló del tercer raíl y no precisamente de las excelencias de este tercer carril. Adif hace unos informes de seguridad que no avalan la seguridad de un tercer carril en trazados largos porque no soportan peso, solo lo establece como una forma provisional de ejecución para el transporte de mercancías esporádico y en aquellos puntos que estén cerca de estaciones. Incluso la Cámara de Comptos nos dijo con informes técnicos avalados que no podíamos utilizar el tercer carril para todo el trazado navarro.

Y lo último que tenemos, que se ha firmado la semana pasada, es una declaración institucional en la que se acuerda que se firme el convenio con el Estado para que Navarra esté dentro del Corredor Atlántico-Mediterráneo. Este convenio, o sea, esta declaración institucional se firmó por la mayoría del Parlamento, con lo que ya existe un consenso político que avala el interés general. Pero ahí es donde empiezan los problemas, ahí es donde surgen todos los problemas. Este convenio no está acordado por los partidos que sustentan el Gobierno, y ahí entonces empezamos a abrir el melón: por un lado, que dimita el Consejero de Economía, por otro lado, vamos a ver qué significa esto, veremos si apoyamos los presupuestos... ¿Esto es responsabilidad? ¿Esto es responsabilidad política de los partidos que sostienen ahora mismo el Gobierno? Esto es una pataleta. Esto es una pataleta de niños.

Y a lo último a lo que llegan es a pedir participación. La participación ciudadana está muy bien, pero este proyecto ha sido participado. Fue participado por los cauces legales, que son los de la participación pública, desde su inicio. Y todos los proyectos que se vayan elaborando tendrán la correspondiente participación ciudadana a través de los cauces legales. Entonces no perviertan el concepto de participación ciudadana que es lo que ustedes están haciendo ahora mismo. Los ciudadanos se enteran de lo que están haciendo. Nosotros no llegamos a un acuerdo y, como no estamos de acuerdo, lo que queremos es que participen los ciudadanos. Los ciudadanos les van a contestar. ¿Ustedes les han dado este tipo de participación cuando tenían las mayorías suficientes para adoptar acuerdos? Creo que no y, llegados a este punto, creo que lo más importante es que podremos estar o no podremos estar en el Corredor Atlántico-Mediterráneo, pero si estamos en ese corredor, que es lo que los socialistas estamos defendiendo, estaremos dentro de lo que para nosotros es un tren que vertebró el territorio, nuestro territorio que es Navarra, pero que también es España y que también es Europa.

Para nosotros solos, para el transporte de personas, tenemos el Alvia, tenemos un sistema de cercanías, tenemos un sistema de transporte por carreteras que avanza muchísimo y está estupendo, tenemos un transporte público bastante ágil, tenemos medios particulares que nos permiten trabajar en grandes núcleos de población y vivir sin ningún problema y trasladarnos en un radio de sesenta kilómetros, o sea, nos permite vivir en otras zonas, y tenemos los medios de transporte adecuados para acercarnos a Madrid o adonde sea. Pero lo que queremos es ese tren que para nosotros es un tren social porque vertebró el territorio, todo nuestro territorio, como he dicho, y por eso creo que debe que ser un Corredor Atlántico-Mediterráneo dentro de Europa, que es el que nos va a permitir un desarrollo económico y social para nosotros y para generaciones futuras. Esto va a permitir que se queden en Navarra empresas como Volkswagen, esto va a permitir que se potencien otras empresas que tenemos

como la industria agroalimentaria, que tanto estamos intentando potenciar, y además va a permitir atraer nuevas empresas y se van a establecer centros de logística.

Y ¿sabe lo que va a suponer al final esto? Esto va a suponer ingresos porque se atrae riqueza y va a suponer ingresos para nuestras arcas forales que son las que efectivamente nos van a permitir desarrollar políticas sociales que no solo cogen los ingresos de la presión a los salarios de los trabajadores, sino de riqueza, y esa inversión y esa riqueza que se produzca será lo que nos permita desarrollar unas políticas sociales adecuadas y además evitar despoblaciones de zonas rurales, porque con ese dinero permitiremos tener servicios públicos de calidad en todo nuestro territorio, incluidas aquellas zonas rurales.

Por eso le vamos a pedir, señor Ayerdi, que siga adelante y que no pase a ser el Consejero o el Gobierno que dejó pasar de largo y no cogió el tren del desarrollo económico y social de Navarra, y para eso contará con todo nuestro apoyo. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señora Jurío. Por tanto, continuaremos con el Grupo Parlamentario de Unión del Pueblo Navarro. Es su nombre toma la palabra el señor García Adanero. Cuando quiera.

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenos días. Quiero agradecer la presencia del Vicepresidente de Desarrollo Económico y del jefe de gabinete del departamento.

La verdad es que hay que agradecerle la claridad, señor Ayerdi. Usted ha sido muy claro, ha dejado en evidencia cuál es su pensamiento sobre esta cuestión y entiendo que el de la Vicepresidencia de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra. Entiende que Navarra necesita más capacidad ferroviaria, entiende que la solución pasa por una plataforma con doble vía en ancho internacional, de transporte mixto de pasajeros-mercancías. Nosotros también entendemos eso y, por lo tanto, nuestro apoyo total a esa cuestión.

Llegados a este punto, la pregunta es muy sencilla. ¿La coordinadora del no le va a dejar hacer esto? Esa es la pregunta. ¿Le van a dejar? Ya están pidiendo su dimisión. No ellos directamente, pero sí a través de asociaciones afines. Ya han pedido que usted tiene que dejar el departamento, etcétera. Yo creo que eso es lo que ahora está en debate en la Comunidad, si usted va a poder seguir adelante o los tres grupos del Gobierno de la coordinadora del no se van a plantar y van a decir que por ahí no pasan. Esa es la cuestión, porque evidentemente usted lo ha dicho claro, la necesidad está ahí, estamos de acuerdo en que esa necesidad existe y, por lo tanto, es importante que se lleve a cabo en Navarra.

Además, existe el compromiso del Gobierno de España. Otra cosa que ha dicho –que yo creo que es importante que se diga y lo ha reconocido– es que la obra, como dijo el Ministro, se va a realizar. Es competencia del Gobierno de España. Otra cosa es si se quiere participar para realizar esa obra o no se quiere participar.

Usted sabe que nosotros pactamos con el Gobierno de España que en 2018 va a haber máquinas trabajando en el tramo Castejón-Campanas. Y la pregunta es si el Gobierno de Navarra va a estar ahí –yo creo que debe estar, tiene que estar, como bien decía usted, porque es mejor estar en el convenio– o se va a colocar al lado de los de la pancarta. Esa es la

cuestión, si va a estar colaborando en eso o no va a estar. Yo espero que estén colaborando. Usted tiene interés en colaborar, usted ha dicho que es partidario de que exista ese convenio, de colaborar con el convenio, porque tiene unos beneficios, como bien ha explicado en su intervención de antes, pero evidentemente volvemos a la pregunta anterior: ¿La coordinadora del no le va a dejar eso o no le va a dejar? Luego nos lo dirán.

Antes de que alguno hable de que por fin aparece en el convenio la conexión europea y eso, me he traído aquí el convenio anterior para que quede claro que ya se hablaba del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, ya se hablaba de eso. Y se hablaba también de una nueva línea que se proyectará y construirá para tráfico mixto de viajeros y mercancías. Esto lo decía el convenio anterior, lo digo porque a veces se suele decir que esto es una novedad, pero en el convenio firmado entre el Gobierno de España, el Gobierno de Navarra y Adif ya existían estas dos ideas y por supuesto el ancho internacional con la conexión con la Y vasca y con Zaragoza. Eso ya existía en el convenio anterior.

En todo caso, yo creo que es importante dejar claro que la obra, competencia del Gobierno de España, del Ministerio de Fomento, se va a llevar a cabo. Existe un acuerdo que nosotros estamos seguros de que se va a cumplir y por tanto en el año 2018 habrá obra del tren de alta velocidad en Navarra. Esperemos que esa obra se realice con la colaboración del Gobierno de Navarra. Vemos que el Vicepresidente tiene interés en que eso sea así y que no lo haga el ministerio dentro de sus propias competencias, sino que se haga en una colaboración estrecha con el Gobierno de Navarra.

Nosotros, como ya lo hemos ido anunciando, vamos a trabajar para facilitar en todo lo posible que ese convenio sea lo mejor para Navarra, lo más ventajoso para la Comunidad Foral, porque vemos que es fundamental no dejar pasar el tren una vez más en Navarra. Y, en ese sentido, vemos que es una obra importante tanto para pasajeros como para mercancías.

Usted ha dado muchos datos y yo creo que son de agradecer para dejar clara la necesidad de la infraestructura. Y vuelvo insistir en que el problema –como todo el mundo sabe– lo tiene dentro de los propios apoyos con los que cuenta en este Gobierno. A partir de ahí, no sabemos si esto va a ser una condición por la que usted al final va a salir mal parado de esta cuestión. Nosotros esperamos que no, esperamos que en este duelo que mantienen, usted sea vencedor, porque entendemos que, si usted es vencedor en este duelo, los intereses generales de Navarra van a salir beneficiados. Si al final los tres partidos que se oponen a esta infraestructura le ganan la batalla, lógicamente, eso significará una vez más una paralización de una obra importante en Navarra.

En otras ocasiones no lo consiguieron porque la mayoría en este Parlamento... Porque no hay que olvidar, y lo decía la señora Jurío, que en este Parlamento existe una amplísima mayoría partidaria de esta obra, y eso hay que tenerlo en cuenta, como existió de otras obras. Y los mismos que se opusieron entonces se oponen hoy. Entonces se puso por encima... Porque no hay que olvidar también que todos los que estamos aquí representamos a los ciudadanos y, por lo tanto, si hay una amplísima mayoría de este Parlamento que defiende esta inversión – como usted la ha defendido hoy, como la defendemos nosotros y como la ha defendido en este momento la señora Jurío–, quiere decir que una inmensa mayoría de los ciudadanos de

esta Comunidad apuestan por el tren de alta velocidad con capacidad suficiente, con doble vía, en ancho internacional, para pasajeros y mercancías.

Espero que usted sea capaz de aguantar el pulso y que no triunfen por primera vez aquellos que se oponen a todas las inversiones que han supuesto crecimiento y desarrollo económico en Navarra, solo por dar una satisfacción a aquellos que han formado durante muchos años la coordinadora del no. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, García Adanero jauna. Jarraian, Geroa Bai Parlamentu-taldetik, Eraso jaunak du hitza, nahi duzunean.

SR. ERASO SALAZAR: Eskerrik asko Lehendakari jauna. Muchas gracias, señor Vicepresidente, por esta explicación tan extensa de la situación actual en la que se encuentra la infraestructura ferroviaria de Navarra y de la reunión que mantuvo con el Ministro de la Serna. Explicaciones que esperamos que sirvan para dejar de forma meridianamente clara cuál es la apuesta de su departamento, una apuesta que es acorde con lo firmado en el acuerdo programático por Geroa Bai, Euskal Herria Bildu, Podemos-Ahal Dugu e Izquierda-Ezkerra.

Ya ha hecho usted referencia en las diapositivas al primer punto del acuerdo, el de declarar la apuesta a largo plazo por una solución ferroviaria compatible con los estándares internacionales y capacidad suficiente, pero hay otros puntos que también son importantes, a los que también ha hecho referencia en sus explicaciones.

En lo que se refiere a la red de cercanías, con los correspondientes estudios, mantener conversaciones con Renfe para valorar las posibilidades de mejorar horarios y frecuencias entre los pueblos con estación y Pamplona. Por lo tanto, quiere decir que la atención a la movilidad de toda la Comunidad es un tema que preocupa al departamento y al Gobierno de Navarra.

En otro punto, el que se refiere al tramo Campanas-Castejón, dice que no se firmará hasta no tener claro el compromiso suficiente del Gobierno del Estado con una solución ferroviaria que encaje en una visión compartida entre ambas Administraciones. Diálogo, acuerdo y consenso.

Y el cuarto punto habla directamente de convenio: Apostar decididamente por la salida de mercancías en ancho de vía europeo e iniciar inmediatamente conversaciones con el Estado a los efectos de convenir, entre otras cuestiones, modelo, planificación temporal y financiación. Ya estamos hablando de convenio, convenio al que se ha hecho referencia. En Geroa Bai compartimos la importancia de firmarlo con el Estado, así como la necesidad de seguir dialogando con todos para que la aportación de la Comunidad Foral a ese convenio sea la mejor para los intereses de Navarra.

Entendemos que Navarra no puede quedar fuera del Corredor Atlántico-Mediterráneo que forma parte de la red básica europea. Entendemos que el esfuerzo del Gobierno de Navarra —y ahí hemos de intentar estar todos los grupos de acuerdo— está en conseguir el mejor convenio dentro de un proyecto que reconozca la globalidad de la infraestructura y que además respete la bilateralidad con el mismo número de miembros de una y otra Administración en esos grupos de trabajo que se van a realizar, y que recoja un acuerdo para que la devolución del Estado del dinero adelantado por Navarra sea a través de la deducción de la aportación de

Navarra a las cuentas del Estado. No voy a hablar del desglose de los tramos y de las posibilidades que plantea el ministerio, porque ya lo ha explicado usted.

Otra cuestión que ya se ha dicho es que el objetivo es dotar a Navarra de una infraestructura ferroviaria –se ha hablado de cien años o de ciento cincuenta años– para mucho tiempo. Es difícil saber la demanda de transporte ferroviario que vamos a tener en este periodo de tiempo, aunque usted ha hecho estudios y cálculos de incremento de transporte de mercancías en un periodo más corto de tiempo, pero lo que sí es evidente es que, si no poseemos una red ferroviaria capaz, nada va a variar con respecto a la situación que tenemos actualmente. Sí sabemos la necesidad de tener infraestructura suficiente para reducir tráfico pesado por carretera, lo que nos llevará a obtener unos beneficios medioambientales, a la disminución de los problemas de tráfico y a la conservación de la red viaria.

También se ha comentado y es cierto que la infraestructura la paga el Estado, pero no nos sirve tampoco el argumento de que como la paga el Estado no vamos a hacer nada. Vamos a dejar que la hagan ellos y nosotros observamos. No nos podemos mantener al margen en esta negociación. Si la Administración Foral de Navarra no firma el convenio y deja que sea el Estado quien decida la forma y los tiempos, nosotros entendemos que el Gobierno de Navarra estaría haciendo claramente una dejación de funciones.

Y también tenemos otro tema. Hay otras Comunidades que tienen representación en las instituciones estatales, unas Comunidades muy próximas a nosotros, que están intentando que se priorice su red ferroviaria. No sé, se me ocurre que a lo mejor podría cambiar el concepto de red básica europea y priorizar Zaragoza-Castejón, Castejón-Logroño, Logroño-Miranda, y de ahí conexión con la Y vasca. No sé si esa sería una posibilidad. Si una posibilidad de esas llega a efecto, en qué situación nos podríamos quedar en la Comunidad Foral de Navarra.

Nosotros creemos que es necesario consensuar, coordinar y controlar las actuaciones que el Estado realiza en Navarra. Un Gobierno como el actual que defiende el autogobierno de la Comunidad ha de tener una visión de Estado. Se ha de defender en las negociaciones la capacidad política y decisoria de la Comunidad. Entendemos que se trata de eso, de defender un estado, metafóricamente hablando, la Comunidad Foral de Navarra, en la relación con otro Estado, el Estado español.

En Geroa Bai apostamos por la negociación para llegar al consenso, siempre priorizando el desarrollo de una infraestructura estratégica para la Comunidad Foral de Navarra y nos tiene que llevar a tasas de desarrollo económico importantes. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Eraso jauna. Jarraian, EH Bildu-Nafarroa parlamentu-taldearen aldetik, Araiz jaunak du hitza. Nahi duzunean.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko Lehendakari jauna. Egun on guztioi eta ongi etorri Ayerdi jauna.

Yo iba a empezar hablando de lo que ha dicho el Vicepresidente, pero no me resisto a empezar contestando al Partido Socialista de Navarra, sobre todo porque ha venido a decir que en el año 2015 en las elecciones algunos dijimos, otros dijeron, luego se firmó una cosa... A mí me

gustaría recordar, porque en definitiva luego hablaré de lo que nosotros entendemos que es el objeto de este convenio que no es otra cosa que la ejecución de un tramo concreto de obra, por más que tenga otros aderezos que pueden ser importantes, pero a juicio de Euskal Herria Bildu son aderezos, no una parte importante del tema...

En ese tramo yo quiero recordar que cuando hubo una mesa redonda –creo que incluso se ha citado aquí por parte de la señora Jurío–, hubo unos compromisos o por lo menos hubo unas cartas que algunos partidos políticos firmamos y remitimos a la asociación Zona Media por el tren. Yo no sé si recuerda la carta que remitió la secretaria general de su partido. Yo se la voy a leer para que no haga el ejercicio de memoria:

Pamplona, 8 de mayo de 2015, firmado por María Chivite, candidata del PSN a la presidencia de Gobierno de Navarra. «Como candidata a la presidencia del Gobierno de Navarra estoy de acuerdo en que los pueblos de la zona media de Navarra sigan teniendo en el futuro la posibilidad de acceder a las comunicaciones en tren de largo recorrido desde la estación de Tafalla. En consecuencia, proponemos revisar el proyecto de alta velocidad que el Gobierno de Navarra ha iniciado entre Castejón y Campanas ya que en la práctica supone para la zona media una variante ferroviaria que la aísla, dejándola sin acceso directo al tren. Planteamos revisar los acuerdos con el Gobierno de España, Renfe y Adif para realizar un estudio actualizado sobre la necesidad y beneficio social y económico del proyecto para la zona media». Y terminaba –usted que ha hablado tanto en sentido despectivo del tercer raíl– diciendo que en el caso de formar parte del nuevo Gobierno –afortunadamente no entraron–, solicitarían al Estado, a Adif y a Renfe que se plantearan mejorar el actual trazado del ferrocarril en el tramo navarro, implementando el tercer raíl de ancho europeo internacional, de modo que esta mejora garantizara a la ciudadanía de la zona media el acceso al tren de largo recorrido.

Yo no sé si recuerda esto y si usted sigue estando de acuerdo con eso o si cree que esto es perfectamente compatible con lo que usted ha defendido hoy aquí. Yo creo que no, yo creo que ustedes en las elecciones dijeron una cosa muy concreta, trataron de decir a la zona media algo con lo que no estaban de acuerdo, con lo que nunca estuvieron de acuerdo con ello, pero aquí ustedes hacen unas apuestas que nada tienen que ver con el contenido del convenio que se nos ha dicho que se va a firmar. Tampoco tiene nada que ver con el convenio que ustedes firmaron en 2010 con el Gobierno de Navarra, el convenio que el Partido Socialista firmó con los responsables de UPN, estando entonces el señor Blanco de Ministro de Fomento. Por lo tanto, recuerde usted lo que firmó, antes de decirnos a los demás lo que hemos hecho o lo que hemos dejado de hacer. Esto lo firmó el Partido Socialista de Navarra y ahí se hablaba del tercer raíl, es decir, no será tan malo. Ustedes también mencionaban el tercer raíl.

Y le digo más –creo que el otro día lo dije en una pregunta–, le recomiendo que lea una entrevista a Teófilo Serrano, expresidente de Renfe, el 14 de agosto de 2016 en un periódico local, en el que hablando del tercer hilo decía: «El tercer hilo le vendría muy bien a Navarra porque en viajeros nos pondría en Madrid media hora antes. Es una solución que también cuesta dinero, pero se podrían meter trenes más rápidos que irían a 300 kilómetros/hora en la parte de la línea Madrid-Zaragoza, sin necesidad de muchas variantes técnicas». Lo dice Teófilo Serrano que no es un cualquiera, que ha sido Presidente de Renfe. Que lo diga yo

probablemente no tenga ningún valor, pero alguien que ha sido Presidente de Renfe creo que tiene bastante más valor. Alguien que también tuvo responsabilidades en el Partido Socialista Obrero Español.

Por lo tanto, antes de hablar y de tratar de decir las posibles contradicciones que tengamos los demás, mírese las suyas porque yo creo que usted tiene una y bien gorda, gordísima. Ustedes hablaban y defendían el tercer raíl y pedían revisar el convenio, precisamente porque aislaba a la zona media. A mí explíqueme si el proyecto que en estos momentos se quiere plantear por parte del Estado es distinto o no es distinto al que ustedes firmaron en 2010. Yo sostengo y lo sostendré ante quien haga falta que es el mismo.

Y quiero ir contestando a lo que decía el Vicepresidente, que ha hecho una exposición que tiene mérito, porque tratar de justificar todo lo que ha justificado e intentar contentar a todo el mundo es complicado. Yo entiendo ese intento por parte del señor Ayerdi, pero sabe, porque se lo he dicho en privado y no tengo por qué ocultarlo, que hay discrepancias en este tema y, como he dicho en algunas ocasiones, discrepancias importantes.

En definitiva, lo que quiero decir –espero que el Presidente de la Comisión tenga la misma bondad en cuanto al tiempo proporcional con este portavoz que la que ha tenido con el Vicepresidente– es que el convenio, o por lo menos el borrador que hemos conocido nosotros, supongo que intentarán mejorarlo porque, si no, les va a dejar en muy mal lugar. Les va a dejar en muy mal lugar porque la primera cláusula, el objeto del convenio, dice claramente: «El presente convenio tiene por objeto fijar los términos y condiciones de cooperación dentro del marco general ya establecido con anterioridad entre el Ministerio de Fomento, la Administración de la Comunidad Foral y Adif de alta velocidad». Es decir, no hacemos borrón y cuenta nueva, sino que recuperamos, aprovechamos, mantenemos o incorporamos lo que hasta ahora había firmado, para la redacción de los estudios, proyectos, construcción y financiación de las obras de línea de alta velocidad, Zaragoza-Pamplona-Conexión Y vasca. Esto es lo único que se pone como esa visión de corredor, pero dice que el objeto es para el tramo Castejón-Comarca de Pamplona. Y además usted lo ha dicho claramente. Es decir, nos ha dejado claro que la única intervención que va a tener Navarra a la hora de ejecución de obras sería esta encomienda que le haría Adif a Navarra en ese tramo concreto, Castejón-Esquíroz.

En lo demás se ve claramente que va a ser el Estado quien ejecute las obras, incluso alguien está diciendo que nosotros amenazamos al Gobierno, que le hemos dado avisos... Yo creo que hay alguien que viene desde hace dos meses o más diciendo que, como no lo haga Navarra, lo va hacer el Estado. Aquí los únicos que están hablando de que, si no pasa una cosa, va a pasar otra... Parece ser que va a ser impepinable, lo ha dicho hoy el señor García Adanero y supongo que lo repetirá la señora Beltrán porque es quien lo viene diciendo con toda la claridad del mundo.

Por lo tanto, el objeto de este convenio, no nos engañemos, es fijar las condiciones de ejecución de un determinado tramo de obra, fundamentalmente es eso. Y ¿por qué digo eso? Porque en el anterior convenio, al que hacía referencia el señor García Adanero, en el que hay que reconocer que efectivamente se hablaba de mercancías, se hablaba de pasajeros y se hablaba en esa idea de corredor. Es decir, esto estaba entroncado en algo más, en las cláusulas de ese anterior convenio. La primera, objeto del convenio, era la encomienda para la ejecución

de la primera fase del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de alta velocidad. Aquello en aquel momento era la primera fase. Es decir, el objeto del convenio es el mismo, es ejecutar unas obras.

Luego comentaré efectivamente sí estamos dentro o estamos fuera. Yo creo que ese es un debate político importante y ahí es probablemente donde más discrepancias tenemos. Es decir, vista la intervención del Estado, visto que es competencia exclusiva del Estado, visto que lo único que quieren es que llevemos a efecto el objeto del convenio que en su día UPN y el PSOE firmaron, nosotros discrepamos con las ventajas de la fórmula del convenio. Nosotros creemos que aquí no estamos ejerciendo autogobierno. Yo le he oído hablar al portavoz de Geroa Bai y a otros portavoces en otras ocasiones de que esto es ejercicio de autogobierno. Yo tengo otro concepto de qué es ejercicio de autogobierno. Aquí lo que estamos haciendo es ejecución de competencias que no son nuestras. Por lo tanto, no es ejercicio de nuestro autogobierno. Estamos conviniendo si nos interesa o no nos interesa, con quien tiene la competencia, que llevemos adelante esa determinada competencia.

Usted lo ha limitado a aumentar nuestro poder de influir en la gestión del proyecto. Yo creo que en estos momentos le vamos a solucionar un problema de ejecutar unas obras al Estado, y después pasará lo que pase.

El otro día nos dijeron, cuando se hizo público todo esto, que para 2023 iba a acabar todo el corredor. Señor Ayerdi, yo no me lo creo. Nuestro grupo parlamentario no se cree que para el año 2023 todo vaya a estar perfectamente terminado y acabado y que vaya a haber alta velocidad desde Zaragoza hasta Castejón, desde Castejón a Iruña, y desde Iruña no sé si hasta hasta Gasteiz o hasta Ezkio-Itxaso. Yo no me lo creo y usted tampoco, señor Ayerdi. Usted sabe perfectamente que es imposible que para 2023 se hayan adjudicado esos tres mil millones de obras, se hayan ejecutado y se hayan terminado. Luego vendrán las discusiones sobre si las declaraciones de impacto ambiental son válidas o no son válidas. Hay que hacer una nueva, por supuesto, para el tramo de Zuasti a la Y vasca.

Por lo tanto, este concepto que hacen ustedes aquí de ejercicio de autogobierno... Nosotros creemos que no hay ninguna dejación y que lo que vamos a hacer es realizar esa encomienda.

En una de las diapositivas que usted nos ha puesto –creo que es en la página catorce– sobre la evaluación de la duplicación, usted ha dicho que duplicar la vía es una alternativa y tiene unos costes. Parece que el Estado desprecia doscientos millones arriba o doscientos millones abajo. Debe ser calderilla en esos estudios preliminares. En todo caso, usted dice aquí que además no la plantea quien tiene la competencia. Ese es el problema. El Estado no nos deja ni discutir la alternativa, ni el modelo, ni nada parecido. Ese es el problema.

El problema por lo tanto es que Navarra en estos momentos tiene que decir sí o no, amén o no amén, a lo que el Estado nos diga con las mejores modificaciones y, como he dicho, saltándonos y dejando en evidencia la situación de la zona media, zona media en la que, por cierto, ustedes como Geroa Bai también remitieron otra carta a esta asociación –las tengo porque son públicas– en la que decían que contemplarían una estación intermedia en Tafalla, o sea, la actual, o una nueva pequeña funcional en función del trazado en la que puedan parar algunos trenes de larga distancia. También decían que Geroa Bai en ese análisis no tenía nada

que le atara al trazado diseñado actualmente para el tramo Castejón-Campanas. Yo no sé dónde ha quedado esto también. Es decir, si dentro de ese proceso de negociación con el Estado, ustedes van a tratar de defender este planteamiento de establecer esa estación en Tafalla en el tramo Castejón-Campanas.

Yo creo que el tema de aislar a la zona media es un tema clave porque estamos hablando solo de este tramo. Lo demás ya lo discutiremos con el Estado o le diremos que nos parece bien que, en lugar de ir por fases, haya que ir por otro punto, pero en todo caso el problema lo tenemos... Como decía el señor García Adanero, hay un compromiso político de que las máquinas van a entrar en el mes de abril o el mes de mayo del año que viene y van a seguir adelante desde Villafranca haciendo esa plataforma, y el problema en estos momentos está ahí, está localizado en la zona media, está localizado en ese punto. Y, por lo tanto, nosotros creemos que está ahí también la cuestión.

Voy a ir terminando simplemente para decir, ya es público también, que tenemos esas discrepancias. Nuestro grupo parlamentario, junto con otros grupos parlamentarios, le ha hecho una petición concreta de no firmar ningún convenio en estos momentos, es decir, que no tengamos las prisas que al parecer tienen otros, que lo tienen ya todo decidido y que decidamos lo que decidamos en Navarra, desde fuera ya han decidido que esto se va a hacer, por lo tanto, flaco favor le hacemos también a la capacidad de decisión de Navarra cuando, como no es competencia nuestra, da igual que hagamos lo que hagamos porque otros van a hacer por nosotros y por nosotras.

Por lo tanto, nosotros insistimos en que no se firme ese convenio, en que se abra ese proceso participativo que no sé por qué le escuece tanto al Partido Socialista. Hay muchos modelos de procesos participativos, no solo el puramente legal de la exposición pública, señora Jurío. Usted como jurista conoce perfectamente que hay muchos modelos de participación pública. Nosotros queremos debatir ese modelo que Navarra necesita y en su caso negociarlo con el Estado.

Y finalmente, como ya he dicho, creemos que una situación unilateral por parte del Gobierno de tomar esa decisión tiene que tener sus consecuencias políticas porque hay una discrepancia de fondo, hay una discrepancia a la hora de cómo se toman las decisiones. Y, en ese sentido, somos conscientes de que ustedes valorarán costes-beneficios en términos políticos del mismo modo que han valorado costes-beneficios en términos económicos.

Nada más. Quiero agradecer su intervención. En ese sentido, ya le digo que es clarificadora, y al final tenemos que trasladar una visión muy centrada en lo que es el tramo del corredor Castejón-Pamplona, porque creo que es el único en el que al parecer vamos a tomar parte en la ejecución de la obra. Y nosotros entendemos que para este viaje no hacía falta semejantes alforjas. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Araiz jauna. Continuamos con el Grupo Parlamentario de Podemos-Ahal Dugu. Toma la palabra el señor Couso.

SR. COUSO CHAMARRO: Buenas tardes a todos y a todas. Voy a pedir la misma generosidad que el resto...

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Antes de que comience, señor Couso, teniendo en cuenta que el señor Ayerdi ha consumido un 36,3 por ciento más de su tiempo, al señor Araiz le he permitido que hablara hasta trece minutos y cuarenta segundos y aun y todo los ha agotado hasta los catorce minutos y quince segundos. En cualquier caso, ahora, el resto de portavoces si quieren, tendrán trece minutos y cuarenta segundos a partir de los cuales les empezaré a dar notificación de que se están pasando.

SR. COUSO CHAMARRO: Esta comparecencia se convocaba para que el señor Consejero explicará los términos en los que se desarrolló la reunión con el Ministro de Fomento en torno al convenio que iba a firmar para el corredor ferroviario y eso es lo único que no nos ha quedado muy claro cómo está, porque efectivamente, como ha dicho el señor Araiz, la propuesta del Estado sigue siendo el convenio Castejón-Campanas que se firmó en el año 2010 por quienes están hoy en la oposición, y el señor Ayerdi nos dice que lo que quiere es convencer al Estado de que se debería firmar un convenio mucho más integral, más amplio, que abarcara todo el corredor. Y que además eso sería bueno porque tendríamos una cuota de influencia en el desarrollo de las obras, en el desarrollo del propio convenio, etcétera. Con el Estado es difícil por los incumplimientos del anterior convenio. Ni siquiera sus socios han sido capaces y han salido del Gobierno sin que el Gobierno cumpliera con los compromisos económicos adquiridos, y que Navarra había adelantado. Esperar que el actual Gobierno del Estado vaya a cumplir es tener demasiada confianza.

En cualquier caso, de su reunión nosotros nos quedamos con dos declaraciones que hizo el Ministro de la Serna y que tuvieron mucha difusión en medios. Una primera era la de que, si Navarra no lo quiere, no pasa nada, porque es nuestra competencia y lo pagamos nosotros. Esto tiene trampa porque lo de la competencia puede ser, pero lo de ya lo pagamos nosotros, ya lo paga el Estado, cuidado, porque hay que saber que de ese 1,6 por ciento de la deuda estatal que paga Navarra, de cada cien euros que aporta Navarra al Estado, sesenta y cuatro se están dedicando a la deuda, y esa deuda sale precisamente en una gran medida de la realización irresponsable de muchas infraestructuras de este tipo. Por tanto, al final lo pagamos nosotros. Al final lo acabaremos pagando nosotros de una manera u otra. Como lo vamos a pagar y nos van a pasar la factura de todas, pues nos sumamos.

La otra declaración del señor de la Serna es: ¡Vaya sorpresa! Es la primera Comunidad con la que me reúno y no me pide unas exorbitantes cantidades económicas para el desarrollo de infraestructuras. Nosotros creemos que el señor Ministro se tenía que haber puesto contento de que Navarra con este Gobierno no se sumara al coro de Comunidades irresponsables, destalentadas y derrochadoras que nos han traído a la actual situación de deuda pública y de déficit que ha llevado a todas las políticas de recortes de derechos, de degradación de lo público, etcétera.

Se tiene un concepto muy equivocado. La infraestructura de transporte, no así seguramente la de comunicación, no es el motor del desarrollo económico. Es un soporte para el desarrollo económico. El motor tiene otras piezas muy distintas. En el Pleno pasado hablábamos, por ejemplo, de la Formación Profesional, y poníamos como ejemplo –ya que siempre se pone como ejemplo o paradigma o modelo del desarrollo capitalista actual en Europa a Alemania– cómo Alemania ha invertido el dinero que tenía en la Formación Profesional y en la

cualificación de sus jóvenes, de las personas, para desarrollar todo un tejido industrial en torno a este conocimiento. De ahí ha extendido su tejido industrial en todos los sectores y luego ha hecho las infraestructuras a demanda de esos sectores. Es decir, las infraestructuras no se tienen que hacer por delante, sino que tienen que acompañar al desarrollo económico según la demanda que exista. Y eso en Alemania lo han tenido muy claro.

Por eso, tenemos los datos de que Alemania porcentualmente tiene una cualificación profesional, porque entendían que era el motor, muy por encima de la que tenemos nosotros, mucho más del 50 por ciento. Y, sin embargo, en infraestructuras de transporte tienen la mitad de nosotros con más del doble de población. Por eso, con esa cultura del yo quiero –lo que decía el señor de la Serna–, del yo pido porque quiero tener lo que tiene el de la Comunidad de al lado, es como nosotros hemos llegado a tener cincuenta y dos aeropuertos, de los cuales treinta y nueve son deficitarios, mientras que en Alemania con ochenta y un millones de población tienen treinta y nueve aeropuertos, de los cuales consideraríamos grandes aeropuertos dieciséis y no son deficitarios como aquí. Nosotros estamos por encima de los tres mil kilómetros de AVE en el Estado, y en Alemania están en mil quinientos. Eso sí, tienen una red donde tienen también líneas modernizadas que pueden llegar a 230 kilómetros/hora o convencionales de hasta 160 kilómetros/hora que vertebran todo el país. Y si ustedes ven lo que tienen en alta velocidad son tres o cuatro líneas. Miren el mapa.

Con esa cultura del derroche, del yo lo quiero porque lo tiene el de al lado, y sin pensar en si eso sirve para el desarrollo económico que estamos proyectando para nuestra Comunidad, nosotros hemos llegado a ser el país con más AVE del mundo porcentualmente y en el que menos se usa. En extensión, España es el número dos después de China y tiene una cobertura de línea de su red del 20,51 por ciento, frente a Japón que tiene el 13,23; Francia que tiene el 6,75; o Alemania que tiene un 4,75. ¿Qué estamos haciendo? Estamos poniendo primero el carro y luego los bueyes, si llegan.

Nosotros no vamos a discutir que tenga que haber un Corredor Cantábrico-Mediterráneo o Atlántico-Mediterráneo en cuanto al trazado, porque no queremos que Navarra se quede desconectada, pero discutiremos la plataforma y discutiremos las máquinas y los trenes que vamos a poner en estas plataformas, porque lo que no queremos es que pase lo que va a pasar con el convenio que se firmó en 2010, que en nuestra zona media, en Tafalla, el tren que van a tener es una cosa que va a pasar a toda leche de lejos y en el que no se van a subir jamás. Eso es lo que no queremos, queremos una cosa que se parezca más –ya que lo ponemos de paradigma– a lo que han hecho en Alemania, es decir, unas pocas líneas que vertebran las grandes ciudades y luego ferrocarril que conecte y que vertebre los territorios.

Por supuesto que queremos que eso esté ajustado a la red básica europea, que tenga un uso mixto, que tenga un ancho internacional y la implantación de los sistemas ERTMS. Todo eso lo tendrá que tener porque no nos queremos quedar atrás, pero para nosotros la infraestructura ferroviaria es un soporte al desarrollo económico porque, insisto, no es un motor. Entonces, vamos a hacerlo de forma razonable y vamos a ver cómo lo hacemos. Y ese es el debate que los socios del cuatripartito tenemos ahora con toda tranquilidad, porque lo que queremos es que el señor de la Serna y el Gobierno del PP en Madrid se enteren de que nosotros no nos vamos a sumar a ese coro de irresponsables derrochadores que ha venido funcionando y que

ha traído a este país a los términos de deuda y empobrecimiento y recortes e infraestructuras absolutamente inservibles, además con un fuerte impacto social y medioambiental que nosotros no deseamos.

Estamos en esas. Vamos a discutir con tranquilidad, no tanto el trazado de ese gran corredor como la plataforma y el modelo, porque nosotros, como ha dicho el señor Araiz, queremos un tren que pare en Tafalla y que recoja a los pasajeros de la zona media. Y, además, entendemos que este corredor como el resto de la red de vía ferroviaria que hay que desarrollar sirva por supuesto para sacar pasajeros y mercancías de la carretera, donde evidentemente tenemos unos porcentajes ridículos, pero medioambientalmente va a haber que hacerlo. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Couso. Continuamos con el Partido Popular de Navarra y en su nombre toma la palabra la señora Beltrán. Cuando quiera.

SRA. BELTRÁN VILLALBA: Gracias, Presidente. Gracias también al señor Consejero, al señor Ayerdi, por la claridad, por la firmeza y por las conclusiones que ha sacado porque, al final, de todo lo que usted ha expuesto hoy aquí en su intervención, si me permite, me quedo con los elementos clave de apoyo al tren de alta velocidad porque son absolutamente los mismos que hemos planteado siempre desde el Partido Popular, los que plantea el Gobierno del Partido Popular, y los suscribimos desde el primero hasta el último.

Como se puede imaginar, señor Ayerdi, desde nuestro partido y en primera persona también, valga la redundancia, conozco de primera mano el acuerdo y las conversaciones y el contenido de la reunión que tuvo usted, como no podía ser de otra forma, con el Ministro de Fomento, y sabe –es obvio también decirlo– que el Gobierno de España quiere que la alta velocidad llegue a Navarra. El Partido Popular quiere que la alta velocidad llegue a Navarra y usted, señor Ayerdi, también quiere que la alta velocidad llegue a Navarra. Y entendemos que sus declaraciones últimamente y las de hoy también refuerzan que usted quiere que Navarra sea una Comunidad de primera y no una Comunidad de segunda como lo quieren otros que me han precedido en el uso de la palabra.

El Ministro dijo claramente en Pamplona en un acto en el que estuvo recientemente –lo dijo y lo acaba de recordar el portavoz de Podemos o el Bildu– que si el Gobierno Foral no asume el tren de alta velocidad, lo hará el Gobierno de España. Y esto es lo verdaderamente importante, por lo menos para nosotros, pero no para nosotros, para el Partido Popular, no para los otros partidos que también apoyan la alta velocidad, esto es lo verdaderamente importante para los navarros. Que estén tranquilos, porque quiera o no quiera el Gobierno de Navarra, la alta velocidad llegará a Navarra. Esa es la verdadera tranquilidad que tienen que tener los navarros, porque nosotros somos representantes de los mismos. Y, por lo tanto, lo que opinemos tiene sus límites únicamente porque somos los transmisores de esta voluntad, pero el hecho de que coja las riendas ante una eventual negativa del Gobierno de Navarra da garantías para lo que quiere la mayoría de los navarros.

¿Aquí cuál es el problema? El problema, señor Ayerdi, está en sus compañeros de viaje con los que usted ha querido formar Gobierno. Hemos escuchado a dos, nos falta un tercero de los

que son opositores a este proyecto, con sus argumentos banales, pueriles, pobres, que pasaré a desgarnar en unos momentos.

Mire, no vamos a permitir que los navarros se queden aislados por culpa de unos partidos que, o bien son incapaces de ver la importancia que tiene este proyecto para el desarrollo económico de Navarra, o bien la ven y como no quieren ese desarrollo intentan dinamitar – quiero poner el acento en esta palabra, en este verbo– el proyecto del tren de alta velocidad. Eso es lo que quieren.

Mire, señor Ayerdi, el Ministro le hizo a usted una propuesta de convenio hace ya tres semanas. Nos ha dicho diferentes puntos en los que tiene que concertar la reunión el Gobierno de España, pero con respecto a devolver respuesta al convenio que le presentaron, eso ya le compete a usted, por lo tanto, le requiero que concierte la cita lo más rápido posible, ¿por qué? Porque hasta que no se llegue al acuerdo en el convenio difícilmente empezará el proyecto, lo que puede retrasar el mismo y no estamos como para retrasos.

Por otro lado, lo que el Gobierno de España ha propuesto es bien claro: plataforma de alta velocidad, es decir, doble vía con ancho internacional para pasajeros y mercancías, para todo el trazado del corredor, con la intención de que esté operativo en 2023.

Como he dicho antes, usted ha expuesto claramente en su exposición las bondades del tren de alta velocidad y cuáles son los elementos claves. Como he dicho, lo suscribimos de pe a pa. Y quiero resaltar también las palabras del Ministro de Fomento a las que ha hecho referencia el portavoz de Podemos. El Ministro dijo: «Me encuentro con Gobiernos autonómicos que piden más inversiones millonarias. Nunca me han pedido lo contrario». Señorías, aquí sí. Y lo que a ustedes les parece a valorar, a nosotros nos parece que es una «cortez» de miras supina. Para nosotros es realmente triste que, mientras todas las Comunidades están pidiendo más inversión, Navarra quiera limitarse a la menor de las infraestructuras. Pero es que ustedes quieren esa menor inversión por motivos políticos, no vengan aquí con la historia, con el cuento, de que esta menor inversión la quieren porque la quieren dedicar a otras cosas o porque quieren evitar el gasto. Es falso, sobre todo en el señor Araiz. Es falso de toda falsedad. Les importa cero lo que el Gobierno de España detraiga de otras Comunidades. Les importa cero. Incluso al señor Araiz le he oído decir en numerosas ocasiones: «¡qué gasto va a suponer!» Pero ¿qué gasto? ¿Cuándo le ha importado a usted lo que gaste la Comunidad Valenciana, lo que el gaste la Comunidad castellano-leonesa? No nos lo creemos, qué quiere que le diga. Ustedes lo que quieren es limitar las infraestructuras de Navarra a las menores posibles. Ejemplo tenemos también con el Canal de Navarra. Como decía, estrechez de miras.

Y a Bildu, a Podemos y a Izquierda-Ezkerra les pregunto: ¿Quieren ustedes que Navarra sea la única Comunidad aislada en este corredor? ¿Tendrán la valentía o la osadía de decir a los navarros que ustedes han decidido –o que a ustedes les hubiera gustado decidir, porque no está en su mano–, que Navarra se quede aislada por decisión suya? Yo creo que a ustedes no les va a votar nadie como tengan el valor de decírselo. Solo los de Sustrai y estos que ponen las vallas publicitarias de «El TAV nos mata». Habrá que ver de dónde se saca ese dinero. Dicen que se saca de un crowdfunding, pues no me lo creo tampoco. Hasta ahora, yo pensaba que la publicidad tenía que ser veraz, así que no entiendo cómo han permitido poner esas vallas publicitarias, señor Araiz, esas vallas publicitarias de «El TAV nos mata». ¿Con base en qué?

¿Con base en qué permiten que ponga eso? Creo que son cercanos a su ideología. Desde luego a la del Partido Popular poco. Continúo.

Está claro que lo de que quieren aislar a Navarra de este corredor es una pregunta retórica porque sabemos perfectamente que sí. Es lo que Bildu pretende puesto que no quiere lo mejor para Navarra, quiere una Comunidad económica y socialmente fracturada y rota para conseguir sus pretensiones anexionistas al País Vasco. ¿A quién pretenden engañar? Además, es su historia. Ustedes siempre han pretendido históricamente paralizar cualquier infraestructura que suponga avance o progreso para nuestra Comunidad, señor Araiz, y usted lleva muchos más años que yo aquí. Por esto, señor Araiz, ustedes desde Bildu no tienen credibilidad en todo lo que puedan aportar y en las opiniones que aporten a este proyecto, pero por su histórico. Si esta fuese la primera vez que se oponen a una infraestructura podríamos darles crédito, pero como es histórico –con Itoiz, etcétera–, no les creemos nada.

Usted habla del coste-beneficio en términos políticos. ¿Sabe cómo le llamo yo a esa referencia que le ha hecho el señor Ayerdi sobre que ya veremos cuál es el coste beneficio en términos políticos? Esa frase ha sido un chantaje en toda regla. ¡Que venga Dios y lo vea si eso no era un chantaje!

Me gustaría ir ahora con la marca blanca o sucedáneo de Podemos. Todos sabemos perfectamente a quién nos estamos refiriendo. A mí me daría pena que me llamasen la marca blanca de Bildu. Lo saben perfectamente. A mí me daría pena porque con cada una de sus decisiones pretenden competir con ellos. Ellos tienen su historia y llevan en esta oposición muchos años, pero ustedes acaban de llegar con una ideología rancia, que huele a naftalina, absolutamente trasnochada. Se ha visto hoy con esa moción de censura naif que han presentado en el Congreso de los Diputados. Si pudiera hacer referencia a un caballo le diría cómo han quedado ustedes, pero el tiempo les pondrá en su sitio.

De Izquierda-Ezkerra me sorprende más. Ustedes, señores de Izquierda-Ezkerra –aunque aún no han hablado, pero ya lo han dicho en muchas ocasiones–, no hacen más que criticar los Presupuestos Generales del Estado porque, según ustedes, han sido parques y pobres con Navarra. Sin embargo, cuando un ministerio quiere invertir aquí, entonces no les parece adecuado, entonces se niegan. Les pido coherencia, esa coherencia que antes, en otras ocasiones, han tenido, pero que ahora con este tema no la tienen.

Con respecto a la financiación del proyecto –y ya salgo de centrarme en los tres partidos opositores–, también el ministro cambió el planteamiento para que la devolución del pago por parte de Adif fuera de un año en lugar de en dos como firmó UPN con el Partido Socialista, pero si el sistema de financiación va a suponer un problema, el Gobierno de España no pondrá ningún obstáculo para estudiar la mejor manera para todos. ¿Cómo va a poner obstáculos en la financiación quien ya ha anunciado –como dijo, repito, el Ministro en Pamplona– que si el Gobierno de Navarra no toma las riendas lo hará el propio ministerio? Señor Ayerdi, me consta personalmente que la reunión fue bien, me consta que a usted le gusta el proyecto diseñado por el ministerio. Usted sabe que el proyecto es bueno para Navarra y para su desarrollo económico y, como usted lo denominó, quiere que sea un corredor potente.

Para finalizar, usted tiene todo el apoyo del Gobierno de España y del Partido Popular en Navarra –me consta que de otros partidos también–, para llevar a cabo que la alta velocidad con doble vía, ancho internacional, pasajeros y mercancías, esté operativa en nuestra Comunidad en 2023. Y le pedimos desde la parte que nos compete como partido del Gobierno de España, del Partido Popular, que sea usted valiente, que no ceda a las presiones, que piense en el interés general y ejerza de lo que es, de Vicepresidente de Desarrollo Económico de Navarra. Por lo tanto, no hay mayor desarrollo económico para Navarra que un tren de alta velocidad en las dimensiones establecidas. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señora Beltrán. Y concluimos el turno de portavoces con Izquierda-Ezkerra. En su nombre toma la palabra el señor Nuin. Cuando quiera.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Ya conocemos las posiciones de los diferentes grupos, también del Gobierno central. Ya sabe también, señor Ayerdi, nuestra posición. Nosotros tenemos una posición muy clara en relación con esta cuestión. Y además el punto de partida en el que estamos es poco discutible, es decir, ahora estamos con un Estado que tiene la competencia –eso no es discutible– y, a partir de ahí, estamos con un Estado que pone encima de la mesa no un nuevo modelo, no un nuevo proyecto, sino que pone encima de la mesa un convenio con el mismo modelo que en 2010. Esa es la posición y esa es la valoración que hacemos nosotros. Nosotros tenemos la competencia, nosotros decimos que hay que continuar con el convenio y el modelo y el tren que estaba en el convenio del año 2010, actualizando fechas evidentemente porque los calendarios están desfasados, y poniendo encima de la mesa los presupuestos también actualizados. Y, a partir de ahí, o lo tomas o lo dejas. Y no hay más. Y nosotros no estamos de acuerdo con esta posición. No podemos estar de acuerdo. Nosotros creemos que hay mucho más.

Para empezar, hay que hablar de ese proyecto técnico, hay que hablar de ese modelo ferroviario, hay que hablar de ese modelo de tren. La señora Beltrán decía ahora que no se deje presionar, que siga apostando por un tren de alta velocidad que es la garantía del progreso económico. Terminaba su intervención diciendo eso. Y nosotros nos preguntamos ¿dónde lo ha sido en España? No seamos una Comunidad de segunda, seamos de primera. Resulta que hemos sido Comunidad de segunda sin alta velocidad y con un 10 por ciento de paro. Otras Comunidades tienen alta velocidad desde hace veinte años y un 25 por ciento de paro.

¿Dónde este tren, este modelo ferroviario, ha sido garantía de progreso económico? Más bien de ruina. Y hay estudios que están encima de la mesa. Luego ya entraré en el convenio que se propone, y más en concreto en Navarra, pero la Fundación de Estudios de Economía Aplicada en 2015 sacó un estudio demoledor evaluando la alta velocidad en España. No es una fundación de ninguna organización fervientemente opositora a la alta velocidad. En el patronato de esta fundación está el Banco de España y doce de las mayores empresas del Estado. Y ¿qué decía este informe de Fedea del año 2015? Decía que, primero, es un tren sin demanda. En Francia la alta velocidad tiene sesenta mil usuarios por kilómetro de vía y aquí diez mil. Es un tren sin demanda, sin rentabilidad económica y sin rentabilidad socioeconómica.

A partir de ahí, y a partir de lo que ha pasado en el Estado, como decía el señor Couso, con estas infraestructuras y con todo lo que ha pasado los últimos años, la actitud responsable es cuestionarse realmente qué modelo ferroviario, qué modelo de tren, qué modelo de inversión, de vertebración en el territorio, de impacto medioambiental, de sostenibilidad económica... Hay que cuestionarse muy bien todo. Pero la posición que tenemos aquí no es esa. El Estado dice: yo tengo la competencia, quiero seguir exactamente con el mismo modelo, con el mismo proyecto que tenía en 2010 y usted lo toma o lo deja porque yo tengo la competencia y no hay más encima de la mesa. Y esa no es la posición que nosotros podemos aceptar. Claro que hay más, hay que evaluarlo.

En la exposición que ha hecho el señor Ayerdi, la evaluación de la duplicación de la vía y la corrección del trazado no está hecha. Se lo ha quitado de encima de forma muy rápida. Es decir, tenemos o la nueva plataforma, que es lo que decía el convenio de 2010 y es lo que dice el ministerio, y la nueva duplicación de la vía y corrección de trazado que puede ser una alternativa. Pero esa evaluación no está hecha. Hay unos estudios de ingeniería –nosotros no los conocemos, no los tenemos– que dicen que el coste es inferior, pero no muy inferior... Esa evaluación hay que hacerla, este estudio alternativo hay que hacerlo y hay que hacer esa valoración. Por lo tanto, no se puede quitar encima de la mesa simplemente con un brochazo gordo. Como el Estado, que es el competente, no quiere ponerlo encima de la mesa ni abrir un proceso de estudio de alternativas de contradicción y de definición de un nuevo proyecto, de un brochazo gordo nos quitamos la evaluación de posibles alternativas y decimos que no hay. No, para nosotros eso no es aceptable.

Nosotros creemos que lo que hay que hacer aquí es no firmar este convenio. Nosotros evidentemente valoramos y vemos, después de leerlo y releerlo, el borrador que conocemos de lo que ha propuesto el Gobierno del PP. Es el tramo Castejón-Esquíroz con nuevas fechas, con adaptación de los presupuestos, con el mismo proyecto técnico, con los mismos estudios informativos del año 2004, y con la misma evaluación de impacto ambiental. Lo que tenemos encima de la mesa es exactamente lo mismo.

Nosotros creemos que no hay que firmar esto y que hay que abrir un proceso de evaluación de estudios de alternativas aquí, en Navarra, un proceso también participativo y, a partir de ahí, negociar con el Estado un hipotético futuro nuevo convenio que recoja ese tren que necesitamos en Navarra, que sea sostenible, que sea viable, que vertebral el territorio, que evidentemente sirva también para el transporte de mercancías... Porque esta no es la única forma de cumplir el acuerdo programático.

Nosotros creemos y sostenemos que hay otras propuestas y otros proyectos que también cumplen el acuerdo programático, que también entran en el acuerdo programático, y eso es lo que no se quiere abordar por parte del Gobierno central. Este es el único proyecto que está encima de la mesa y lo tomas o lo dejas. Nosotros rechazamos eso y, por lo tanto, le pedimos al Gobierno que no entre ahí, que no entre en esa lógica y que no firme ese convenio.

Evidentemente el Gobierno tomará su decisión y, ya lo hemos dicho, si el Gobierno de Navarra toma la decisión de firmarlo, a los miembros del cuatripartito que no compartimos ese convenio nos pone ante un hecho consumado. Lo lógico, y ya se lo hemos dicho también, es

que el Gobierno de Navarra no espere que nosotros, Izquierda-Ezkerra, sostengamos con nuestros votos esa decisión que hay que tomar en este Parlamento, evidentemente.

Ese es el escenario y ese es el planteamiento, pero nosotros esperamos que no se llegue a eso porque el Gobierno valore la situación y, a partir de ahí, tome la decisión de no firmar este convenio en los términos que ha propuesto el Partido Popular, que son corrigiendo fechas, corrigiendo cantidades presupuestadas, corrigiendo elementos de cómo se financia, que si es o no a través del convenio, pero que es el mismo modelo de tren, que es el mismo proyecto técnico, que se propuso en el año 2010.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Nuin. Y por tanto devolvemos la palabra al señor Viceconsejero para que pueda contestar aquellas cuestiones que se han planteado. Nahi duzunean.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): No lo sé. Voy a responder sobre las notas de cada una de las intervenciones o por lo menos lo que me parezca más relevante.

La portavoz del Partido Socialista señala que nos lo han puesto en bandeja. El portavoz de UPN decía que no tenemos que dejar pasar el tren una vez más. O sea, ha habido veces anteriores en las que se ha dejado pasar. Me ha congratulado eso y lo he subrayado en negrita. No sé si antes también lo pusieron en bandeja o no. No sé si antes lo pusieron en bandeja y si se dejó pasar, no sé por qué. Cuando usted dice en bandeja –y la propuesta que tenemos es solo para un tramo y lo que nos importa a todos es el corredor–, yo me permitiría matizar el «en bandeja» bastante, sobre todo si lo que nos importa es el corredor y creo que sí nos importa. Creo que nos importa el corredor.

La señora Beltrán decía que el Estado lo va a ejecutar de todas formas. Respecto a esta frase que se ha señalado mucho puede haber dos incertidumbres. Una es exactamente qué va a ejecutar, aunque hay una declaración de cuál es la fórmula técnica, y también hay un interrogante con el plazo. Lo va a ejecutar de todas formas, pero ¿cuándo? Le miro al señor Zarraluqui que él sabe de esto. ¿Cuándo? El cuándo también es otra gran cuestión. Con lo cual, cuando usted señala «en bandeja» y «lo va a ejecutar de todas formas» creo que son afirmaciones que para quien está aquí, en esta parte, en la del Gobierno de Navarra, y mira al Gobierno del Estado, que es el que tiene la competencia, yo creo que son frases que hay que rebajar sustancialmente. Y, de hecho, en cierta manera, cuando el Gobierno valora el interés de firmar, no el convenio, sino un convenio, no la propuesta que se nos ha presentado, insisto, que es una propuesta, sino un convenio, está valorando precisamente eso, que en esta cuestión la capacidad y la legitimidad de influir ante el ministerio de Madrid, ante el ministerio, ante Madrid, es distinta si uno se arremanga y se mete en ello que si uno se aparta, precisamente porque no es fácil y porque no está en bandeja. Ni es fácil, ni está en bandeja. Ya se lo digo yo, aquí, de fácil y en bandeja no hay absolutamente nada.

El portavoz de UPN, el señor García Adanero, hablaba del convenio anterior –y lo hilo también con otros portavoces que dicen que es lo mismo–, y yo quiero recordar que es verdad que en el convenio anterior había una referencia al uso mixto, pasajeros y mercancías –hay una cláusula que lo dice expresamente–, pero también es verdad que las cifras que se

presupuestaron, la cifra que se puso, los famosos 675 millones, no estaban considerados con este criterio. Y la actualización de aquel convenio a este, de la que habla el señor Nuin, no es una actualización solo de fecha, es una actualización porque los proyectos ahora se valoraron con mercancías, y antes no se valoraban. Y cuando se dice que es lo mismo, yo creo que ahí hay un matiz importante. Ahora, en los presupuestos se está hablando también de las mercancías.

A partir de ahí –el Gobierno lo está diciendo–, la clave en esto es el corredor y es verdad que en el convenio existente hay una referencia muy genérica a todo el corredor, pero la propuesta que está preparando este Gobierno no se va a contentar con una referencia genérica de cuatro palabras al Corredor Cantábrico-Mediterráneo, Zaragoza-Y vasca. En la propuesta que se está trabajando se plantea algo más. Evidentemente no nos satisface que haga una referencia muy por encima al Corredor Cantábrico-Mediterráneo. No nos satisface y eso también nos parece un elemento muy relevante.

Insisto, quería insistir... porque cuando usted ha dicho dejar pasar el tren y ha subrayado «una vez más», yo me he quedado pensando y he dicho: una vez más. Y esto me ha recordado una cosa especialmente interesante e importante, creo yo, y es que en estos años anteriores la excusa o la razón o el argumento del Gobierno central del PP podía haber sido que no había dinero, pero el corredor es muy grande y en todos los demás elementos del corredor no se ha avanzado nada en planificación, no se ha decidido el trazado con la Y vasca, no se ha avanzado en el trabajo del bucle... Es decir, la razón presupuestaria, la excusa presupuestaria de no tengo dinero es la que justifica no hacer obras, pero para tramitar cosas y para empujar cosas tiempo ha tenido –estoy hablando de Madrid–, tiempo ha tenido si realmente hubiera pensado en todo el corredor. Y aquí tampoco hemos visto nada.

Con lo cual, a veces cuando hablamos de infraestructuras parece que todos pensamos en las máquinas haciendo obras y detrás de las infraestructuras hay mucha planificación y mucha tramitación. Y es verdad que en estos años atrás –coincido con esa frase–, se dejó pasar el tren o por lo menos –y miro al Gobierno de Madrid– no se avanzó en absoluto en la planificación y en las cuestiones previas que no requieren tanto dinero, pero sí un trabajo importante de preparación de las cosas.

En cuanto al portavoz de Geroa Bai, yo no he querido entrar en la polémica o no polémica de si Navarra puede competir o puede sufrir la presión de La Rioja, que cada uno valore ese elemento. Yo sí digo que el corredor que hoy por hoy está claramente definido en la red básica europea –lo han visto ustedes en el mapa– es el Y vasca-Pamplona-Castejón-Zaragoza. Y eso, además de que esté en la planificación europea, también tiene una lógica por la dimensión de la actividad económica, producto interior bruto, etcétera, que tiene este corredor frente al otro. Pero yo dejo que cada uno valore ese elemento, porque es evidente que en el terreno político esas cuestiones influyen. Lo estamos viendo. Ustedes mismos en sus intervenciones y cualquiera... La política es un juego de influencias, de presiones y de argumentos en una dirección y en otra, con lo cual, al final todo juega sin ninguna duda.

En relación con lo que decía el señor Araiz, efectivamente, yo creo que lo definía bien. Tenemos una diferencia en dos cosas. Tenemos una diferencia en la solución técnica. Efectivamente ahí hay un debate. Y lo hilo con lo que dice el señor Nuin, porque yo creo que él

ha venido a decir que efectivamente lo que plantea el ministerio cumple el acuerdo programático, pero que hay otras formas de cumplir el acuerdo programático. Es decir, cumple, lo cual ya me parece que es importante, es decir, cumplimos el acuerdo programático, pero hay otras formas de cumplirlo que me gustan más. Me parece una frase interesante. Quiero decir que es una frase interesante. Es decir, cumplimos el acuerdo, pero la forma de cumplirlo me gusta más una o me gusta más otra. Yo creo que esto también es un mensaje importante de cara a la ciudadanía, pero hay ahí un debate.

Y luego, efectivamente, hay un debate en torno a la valoración de qué nos aporta firmar o no firmar un convenio, qué nos da o qué no nos da, también desde la reflexión política, de la capacidad de influencia o de legitimidad o de responsabilidad de Gobierno... Ahí hay una diferencia en la valoración de ese elemento. A nosotros nos parece que nos da una mayor legitimidad y una mayor capacidad de influencia, siempre limitada porque la competencia está donde está, pero nos da un rol como institución al Gobierno de Navarra y entiendo que puede haber un distinto punto de vista en ese sentido.

En la valoración que hacía –y también respondiendo al señor Nuin– en torno a la evaluación de la alternativa de duplicar vía y hacer actuaciones para cumplir estándares en ese estudio previo que tenemos en el tramo de Zuasti a Victoria, he señalado que me parecía una inversión muy elevada en relación con la plataforma, porque la plataforma digamos que aporta –es evidente– un remanente de capacidad que la otra no –está claro– en una mirada a muy largo plazo. Alguien puede decir: lo necesitaremos o no lo necesitaremos. Ahí puede haber un debate, correcto. Y también he señalado en particular que la orografía en ese tramo es más favorable que en el tramo Castejón-Esquíroz, donde la orografía es más complicada –cuando tengamos la información, se compartirá desde luego–. La orografía del tramo Castejón-Esquíroz parece que todavía puede ser más problemática.

Se hablaba también del ejercicio de autogobierno, de la capacidad de decisión, de proceso participativo... Yo no quiero entrar tanto en estas valoraciones. A mí me parece que el Gobierno de Navarra tiene que mirar por el interés general de la ciudadanía y tiene que tener también su propia responsabilidad como institución. A mí esto me parece importante. En cualquier caso, también me parece relevante que, hablando de corredor como hablamos de corredor aquí, estamos hablando de Zaragoza hasta la Y vasca, hablamos de tres Comunidades Autónomas, por lo tanto, hablaríamos de Aragón, hablaríamos de Navarra y del País Vasco. Y a mí me genera también cierto elemento de reflexión mental hasta qué punto los procesos participativos tendrían que ser coordinados en las tres Comunidades Autónomas, en la lógica que ustedes siguen, porque al final es corredor y aquí es fundamental que el corredor sea corredor. No parece razonable imaginar o pensar que hasta la muga con Aragón va a ser de una manera, hasta la muga con Euskadi va a ser de otra... Me parece un poco complicado el planteamiento de la participación en algo que es un corredor y que tiene una lógica de corredor que todos defendemos. A mí me parece importante.

El señor Couso ha hecho una reflexión sobre qué confianza nos da el Gobierno del Estado, en este caso el del PP o el que esté, a la vista de incumplimientos anteriores, qué confianza nos da. Efectivamente ese siempre es un elemento difícil. La cuestión es cómo gano yo, como Gobierno de Navarra, como institución de Navarra, más capacidad para presionar, sabiendo

que tengo que presionar, sabiendo que la capacidad la tiene él, el que sea, el que esté en el Gobierno en cada momento, y que efectivamente va a estar condicionado por sus posibilidades presupuestarias o sus prioridades políticas, y sabiendo que yo, Gobierno de Navarra, lo que tengo que poner en liza es mi capacidad de presionar, de influir o de empujar. Es un elemento complicado, no es fácil, no es un terreno sencillo. Nosotros metemos ahí esa valoración de arremangarnos porque ese elemento es complejo, no es un elemento sencillo.

En lo que usted señalaba del modelo alemán de grandes líneas que vertebran territorio y luego modelos de cercanías, yo creo que eso es lo que se está planteando aquí, efectivamente. Yo ahí no he apreciado grandes diferencias entre lo que usted defendía y lo que estamos señalando. Incluso esa velocidad, no ya de alta velocidad alemana, sino esas líneas mejoradas de 230 kilómetros/hora. Estamos hablando de velocidades comerciales de ese pelo, es decir, estamos hablando de eso, también para mercancías. Yo no he observado una gran diferencia entre el planteamiento que se está poniendo encima de la mesa y lo que usted ha explicado en su argumento.

Sí quiero decirle en cualquier caso que, hablando de este corredor, a mí sí me parece interesante el posicionamiento que, por ejemplo, en Aragón está teniendo el propio territorio respecto al corredor. A mí me parece una reflexión importante. Y lo digo también por los partidos que apoyan a ese Gobierno y por las reflexiones que están haciendo en torno al apoyo a las altas prestaciones de uso mixto. Me parece también una reflexión interesante. El otro día veíamos una reflexión, en concreto, sobre la parte de Zaragoza hasta Valencia. No me parece tampoco algo que debamos dejar fuera porque es evidente qué posición está jugando ahí cada uno, qué reflexión está haciendo y qué mensaje está trasladando, también ante un problema de falta de capacidad, ante un problema de falta de estándares técnicos en ese eje, que vuelve a ser lo mismo, que vuelve a ser exactamente la misma situación.

En lo que me decía la señora Beltrán quiero decir dos elementos. Uno, me ha parecido entender una cierta presión en sus palabras. Aquí hablamos de presiones y todos nos presionamos a todos. Es evidente, aquí hay presión. Esto está claro, pero para eso estamos en el Gobierno. Ya sabemos que el Gobierno recibe opiniones en todos los sentidos, pero me ha parecido observar una cierta presión como diciendo que, si usted no da una respuesta en torno al borrador de convenio, no espere que haya novedades o avances en el resto del corredor. Ese mensaje me ha preocupado.

Vale. Me alegro. Me congratula porque, al margen del tiempo que el Gobierno de Navarra se tome para estudiar un documento que es importante –y lo estamos haciendo con todo el cariño–, yo creo que las actuaciones en el resto del corredor deben seguir avanzando igual porque, si nos importa todo el corredor, hay que tener la reunión con Euskadi para hablar de la conexión con Europa, que es fundamental, hay que crear el grupo técnico para hablar del bucle, y hay que hablar del Castejón-Zaragoza. Hay que hacerlo porque aquí parece que hablar del corredor ferroviario en Navarra es hablar del convenio Castejón-Esquíroz. Oiga, no, hablar del corredor ferroviario es hablar del corredor ferroviario. Es hablar desde Zaragoza hasta la Y vasca. Es hablar de todo. Y el mensaje es avancemos en todo. Y desde luego la conexión con la Y vasca es esencial y el bucle es esencial. Hay que avanzar en todo. No podemos, parece, supeditar, insisto, –y me alegra que usted me diga que no–, una cierta sensación de que como

el Gobierno está estudiando y no mueve ficha en el borrador del convenio... Me congratula. En ese sentido, nosotros desde luego así lo consideramos y seguimos trabajando y pensando con esa mentalidad de corredor.

En cuanto al señor Nuin, básicamente, creo que picoteando de unos y de otros le he respondido. Y me quedo con esa reflexión. Insisto, nosotros, ya lo sabe usted, estamos analizando también esa otra alternativa de poder duplicar vía y corregir estándares, pero los datos técnicos que tenemos de momento nos la desaconsejan. Se lo digo con total sinceridad. Seguimos trabajando para tener mejores datos, pero nos la desaconsejan claramente. Yo me quedo con la reflexión de que compartimos diagnóstico. Hay problema de capacidad, hay problema de estándares, y compartimos que eso es lo que tenemos que corregir. A mí eso me parece muy relevante, estando en un corredor estratégico para Navarra. Además, el Corredor Cantábrico-Mediterráneo tiene una categorización alta, importante, muy importante en Europa. Nada más por mi parte.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko Ayerdi jauna. No habiendo tampoco más puntos en el orden del día, daremos por finalizada esta Comisión de Desarrollo Económico. Se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 14 horas y 9 minutos).