



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

IX Legislatura

Pamplona, 24 de octubre de 2017

NÚM. 49

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 24 DE OCTUBRE DE 2017

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para informar sobre las decisiones de la Administración francesa en relación con las infraestructuras ferroviarias entre la frontera de Hendaia y Burdeos y su impacto en el Corredor Cantábrico y Mediterráneo entre la Y vasca y Pamplona.

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar la situación actual en la que se encuentran las conversaciones de cara a un nuevo convenio para la construcción del Tren de Alta Velocidad en Navarra.

(Comienza la sesión a las 10 horas y 44 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para informar sobre las decisiones de la Administración francesa en relación con las infraestructuras ferroviarias entre la frontera de Hendaia y Burdeos y su impacto en el Corredor Cantábrico y Mediterráneo entre la Y vasca y Pamplona.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar la situación actual en la que se encuentran las conversaciones de cara a un nuevo convenio para la construcción del Tren de Alta Velocidad en Navarra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Egun on, Foru Parlamentari jaun-andreok. Buenos días, damos por iniciada esta Comisión de Desarrollo Económico y para ello contamos aquí con la presencia del Vicepresidente para Desarrollo Económico, el señor Ayerdi, y damos así mismo la bienvenida a su Jefe de Gabinete, el señor Ayerdi Echeverri, que le acompaña. El orden del día consta de dos puntos, dos comparecencias, del señor Ayerdi y se ha comentado previamente a esta Comisión la posibilidad de unir ambas comparecencias en una sola. Si ningún miembro se opone, que entiendo que no, procederemos de esa manera. Por tanto, pasaré a leerles el enunciado de ambas comparecencias y posteriormente daremos el turno de palabra a sus proponentes. Comenzando por la primera: Comparecencia para que el Consejero de Desarrollo Económico informe sobre las decisiones de la Administración francesa en relación con las infraestructuras ferroviarias entre la frontera de Hendaia y Burdeos y su impacto en el Corredor Cantábrico y Mediterráneo entre la Y vasca y Pamplona. Esta primera comparecencia ha sido solicitada por el grupo parlamentario de Geroa Bai. Y paso a leer la segunda de las comparecencias, que es la comparecencia para que el Consejero de Desarrollo Económico explique la situación actual en la que se encuentran las conversaciones de cara a un nuevo convenio para la construcción del tren de alta velocidad en Navarra. Esta segunda comparecencia ha sido solicitada por el grupo parlamentario de Unión del Pueblo Navarro. Y por tanto, atendiendo por orden de registro, brevemente, para que expliquen la motivación de estas comparecencias, tiene la palabra el señor Eraso. Nahi duzunean.

SR. ERASO SALAZAR: Eskerrik asko, Lehendakari jauna. Egun on denoi. Buenos días, señor Vicepresidente, señor Ayerdi Echeverri, señorías. De forma muy escueta, porque ya lo dice la solicitud de comparecencia, una vez recibidas las noticias, hace un par de meses, de que la Administración francesa posponía la implantación del TGV entre Burdeos y Hendaia y a raíz de los comentarios que surgieron, nos gustaría saber la opinión del señor Vicepresidente sobre si esta decisión va a tener consecuencias o no en el proyecto del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, en concreto, en la conexión de la Y vasca. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Eraso jauna. Muchas gracias, continuamos para una breve exposición que motiva la solicitud la segunda comparecencia. Señor García Adanero, cuando quiera.

SR. GARCÍA ADANERO: Sí, muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenos días. Quisiera agradecer la presencia del Vicepresidente de Desarrollo Económico y del Jefe de Gabinete del propio departamento. Esta comparecencia la solicitamos el 23 de agosto, es decir, hace dos meses, que, como todo el mundo sabe, no es el día en el que se aprobó en la Mesa y Junta

pero ha pasado ampliamente los quince días previstos de acuerdo con el reglamento. No obstante, entendemos que por parte del señor Vicepresidente se ha querido esperar a tener toda la información –vemos que esta mañana hay información muy reciente– y, por lo tanto, yo creo que ha sido un acierto, y no le vamos a decir que no, el esperar al momento adecuado para tener toda la información o la mayor información posible. En ese sentido, nos parece bien realizar hoy la comparecencia, aunque el enunciado quizá hubiera sido otro, y, en todo caso, esperaremos a ver cuál es la situación actual y luego ya tendremos ocasión de exponer nuestra posición. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor García Adanero. Por lo tanto, con un tiempo más flexible que si hubiese sido una única comparecencia, tiene la palabra el señor Ayerdi. Nahi duzunean.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Egun on guztioi. Eskerrik asko, beti bezala. Aunque juntemos las dos comparecencias porque es verdad que son sobre el corredor ferroviario, son dos cuestiones bien distintas, bien diferenciadas y yo casi voy a dedicar una parte de la exposición a una cuestión y otra parte a otra. Ya entiendo también que seguramente es más mediática la segunda parte que la primera, pero yo creo que las dos tienen su importancia.

Hablando en primer lugar sobre las decisiones adoptadas por el Gobierno francés en lo que se refiere a la conexión entre Burdeos y la muga, Hendaia, lo que diría en primer lugar como elemento clave para entender todo –luego ya entraré más en detalle– o como diferencia sustancial de la realidad francesa con la realidad de aquí, en la península, es que en Francia y, en concreto en esa conexión desde Burdeos hasta la muga, hay actualmente vía doble con estándares internacionales. Es decir, es una situación enormemente distinta a lo que tenemos en el Sur. Actualmente hay vía doble, por supuesto con ancho internacional, pero, además, con cumplimiento estándares. Es decir, no hay un problema de capacidad, ni tampoco hay un problema de estándares ahora mismo en la parte entre Burdeos y Hendaia. Y eso, además de esa doble vía existente, con esas características, hace que la decisión del Estado francés de construir o no construir para una determinada fecha, de priorizar o no priorizar la construcción de una plataforma nueva de alta velocidad no sea tan relevante como lo es en la península. Desde luego, como lo es en la parte navarra, donde tenemos una única vía y con un problema claro de estándares. Entonces, esa fotografía yo creo que es importante que se tenga en la cabeza porque sin ella no podríamos valorar adecuadamente la cuestión.

A partir de ahí, debo decirles que actualmente –ustedes ya lo saben– entre París y Burdeos hay dos líneas principales: la línea de alta velocidad para viajeros y mercancías ligeras, aunque opera solo para viajeros; la línea convencional de tráfico mixto, con un buen número de líneas de enlace con la alta velocidad, de manera que los trenes con parada en Angulema, Tours o Poitiers, por ejemplo, pueden entrar en la estación del centro y volver a entrar a la línea de alta velocidad, eso sería entre París y Burdeos. Entre Burdeos y Dax existe una línea convencional, como les decía, para tráfico mixto con capacidades máximas de 160 km/h y entre Dax y la frontera, exactamente un poco lo mismo. Tenemos también una vía doble con cumplimiento de esos estándares. La decisión del Estado francés, por lo tanto, de concentrar las prioridades presupuestarias a corto plazo en la mejora de las infraestructuras existentes, es

decir, la mejora, en el caso de esta conexión... porque es una política general de todo el Estado. No es una política solo para este tramo, sino que es una política estatal. Como decía, la decisión del Estado francés de concentrar o priorizar las inversiones para asegurar en todo momento que las líneas existentes tengan la mejor funcionalidad en cuanto a estándares y en cuanto a capacidad, hay que entenderla en ese contexto.

Les quiero decir, por explicarlo, que entre Bayona y Hendaia en la actualidad hay un problema desde hace un año y medio que ha llevado a que haya unas limitaciones de velocidad muy importantes. De hecho, ahora mismo, concretamente en ese tramo, entre Bayona y Hendaia, la velocidad comercial está limitada a 80 km hora. Digo en la doble vía actual. Y esto es debido a que las obras de renovación que se realizaron hace diez o doce años se hicieron mal. No se resolvió la canalización de aguas y pasados esos diez años esa agua no canalizada ha provocado una inestabilidad del terreno. Tras un año en que no se decidían a acometer esa rehabilitación, lo que se va a acometer ahora es eso. La noticia recientemente anunciada de que se van a invertir veinte millones de euros justo en este tramo es para solucionar este problema, este problema de canalizaciones de aguas, y para mejorar la situación de la vía existente. La valoración que hacemos de esa noticia es positiva porque permite recuperar unas condiciones de circulación que disminuirán en quince minutos aproximadamente el tiempo de recorrido del TGV hasta París.

En cuanto a estándares internacionales, lo que les decía, hoy por hoy, desde Burdeos hasta la muga los trenes de acuerdo con estándares de red básica pueden pasar perfectamente –trenes de 750 m etcétera, etcétera–. No hay problema de estándares. Sí que hay un reto con los estándares de lo que en Francia, y también en el Estado, se denomina autopista ferroviaria. Es otro concepto distinto que también en Francia están queriendo implantar. En concreto, la autopista ferroviaria son aquellos trenes en los que el semirremolque, el camión, se monta encima del tren y viaja encima del tren. Francia está haciendo una apuesta para que haya autopista ferroviaria desde Lille por París y desde París hasta Hendaia. Y ahí, si quieres hacer eso, tienes que cumplir los estándares necesarios para que pueda ir una autopista ferroviaria. Esos estándares de autopista ferroviaria son un poquito más exigentes que los de un tren convencional porque un semirremolque montado encima de una plataforma ocupa más, más a lo ancho y un poquito más a lo alto. En este sentido, está identificado precisamente que para cumplir estándares, ya no de red básica, sino de autopista ferroviaria, en el tramo entre París y la muga, hay un par de dificultades entre Bayona y Hendaia, pero pequeñas. Y luego, sobre todo, donde hay más dificultad es en la zona de Angulema. En la zona de Angulema hay una dificultad clara porque hay un túnel que necesariamente se tiene que corregir. Insisto, no para estándares de red básica, pero sí para estándares de autopista ferroviaria.

En principio, el operador estatal francés SNCF Réseau, el equivalente a Adif, tiene identificada esta actuación, ha pedido una subvención del marco europeo, en el marco de la convocatoria Connecting Europe Facility, y el objetivo y el compromiso del Estado francés es que también los estándares de autopista ferroviaria estén cumplidos, realizados, para 2023. Los de autopista ferroviaria, los de red básica ya están. También están identificadas algunas mejoras en los apartaderos, hoy por hoy, por ejemplo, en Biarritz pueden entrar trenes de 750 metros de largo, pero sí sería conveniente poner algún apartadero más. Sería conveniente llevar a cabo alguna actuación más y en eso, el Estado francés va a mejorar.

En resumen, la política del Estado francés de mejorar primero las funcionalidades, capacidad y estándares de las dos vías ya existentes entre Burdeos y la muga es algo que desde el Gobierno de Navarra valoramos positivamente, sin perjuicio de que consideremos que a medio o largo plazo sea mejor que se construya una nueva plataforma. Pero, aunque no haya una nueva plataforma, en estos momentos el hecho de que tengamos dos vías con estándares y con capacidad hace que la situación nada tenga que ver con lo que tenemos justo aquí, tanto en Euskadi como en Navarra, donde –como siempre hemos repetido, y muchas veces– tenemos una única vía desde Alsasua hasta Castejón. Yo diría que esta es la primera situación.

También quería decirles que el hecho de que Francia de momento esté retrasando la conexión con nueva plataforma hasta Hendaia hace que en la conexión desde Astigarraga hasta la frontera se esté trabajando en poner en las dos vías existentes, que también hay dos vías existentes en ese tramo, tres carriles, tres hilos en cada una de las dos vías, de manera que eso conecte con las dos vías existentes en Hendaia. Es más, además, ahí la previsión es que haya una especie de triángulo, por decirlo de algún modo. Es decir, la plataforma de alta velocidad llega a Astigarraga, ahí enlaza con las dos vías actualmente existentes, los trenes de viajeros que entren en San Sebastián de Astigarraga irán a San Sebastián y luego de San Sebastián hasta Oiartzun. Harán una entrada y salida a San Sebastián. Y los trenes de mercancías irán por dos vías desde Astigarraga hasta Oiartzun, de manera que se hará una especie de *bypass* de San Sebastián que los trenes de mercancías no tendrán que hacer. Con lo cual, dos vías existentes, las dos con estándares internacionales de red básica, con tres carriles, pero, además, con posibilidad de acoger trenes de 750 metros. Esto permitirá desde Astigarraga hasta Oiartzun directamente mercancías, con esos estándares, y viajeros, de Astigarraga a San Sebastián y de San Sebastián a Oiartzun. Y ya de Oiartzun enlace hasta Hendaia.

Con lo cual, la visión que tiene el Gobierno de Navarra es que ese enlace, así diseñado, en la medida en que el trayecto aquí es muy corto, porque estamos hablando que desde Astigarraga hasta la frontera creo que son 10 o 15 kilómetros, o 10 o 12 kilómetros, una distancia muy pequeña, pues entendemos que hasta que el Estado francés construya una nueva plataforma puede ser una solución razonable en la medida en que –insisto siempre– tenemos dos vías en todo el recorrido, estándares y también dos vías desde Hendaia hasta Burdeos. Esa es un poco la valoración que hace el Gobierno de Navarra sobre esas decisiones que está planteando el Estado francés.

También quiero informarles, en cualquier caso, y me parece, además, relevante, que la eumorregión de Navarra-Euskadi-Aquitania tiene ahora mismo en licitación dos estudios importantes, con un presupuesto importante, para lo siguiente. El primero, es una asistencia técnica para la realización de un estudio de demanda de viajeros de la Y vasca y sus conexiones. Se está ahora mismo haciendo un estudio potente para analizar, modelizar y definir la demanda de viajeros entre las tres capitales vascas, de las tres capitales vascas a Pamplona, y desde las tres capitales vascas, y de Pamplona también, hacia Bayona-Burdeos. Ahí hay un estudio muy relevante. Creo que el presupuesto supera los doscientos mil euros, es un estudio poderoso y ambicioso en el sentido de lo que contiene. Va a dar pistas, porque, además, pretende hacer una modelización, una caracterización de la demanda, con una modelización de la inducción de tráfico que eso puede generar, previsiones de demanda más a futuro. Y, además, este estudio va a analizar cuatro escenarios diferenciados. Cuando se

preparó el pliego no estaba claro cuál era la apuesta que iba a hacer el ministerio en relación con la conexión de Pamplona hasta la Y vasca y uno de esos escenarios se hizo contando con una conexión Iruña-Pamplona hasta Vitoria, aprovechando la vía existente y mejorando los estándares. Hay otros dos escenarios en los que lo que se considera es nueva plataforma desde Pamplona hasta Vitoria y hay un cuarto escenario en el que está considerándose nueva plataforma desde Pamplona hasta Ezkio. En esos distintos escenarios, el estudio va a analizar la generación de demanda de viajeros en lo que es el marco de la eurorregión. Creo que es un estudio interesante.

Y el otro estudio, que tiene una hilazón con este, es una asistencia técnica para la realización de un estudio jurídico y técnico para la realización de servicios transfronterizos dentro de la eurorregión de Euskadi-Aquitania-Navarra. Es decir, una vez bien definida la demanda, la modelización, el transporte, etcétera, es importante saber también, en la medida en que es un transporte transfronterizo, qué marco regulatorio, qué marco de operativa, pueden tener los distintos operadores que en su momento quieran plantear cosas en estas redes que son propiedad en parte de Adif aquí y de SNCF en la parte francesa. También la eurorregión ha puesto en marcha este estudio jurídico, descripción de las redes de los gestores de infraestructura, adjudicación de capacidades, servicios complementarios, cánones y tarifas, *ticketing*, tributación, normativa laboral, seguros... En fin, un estudio jurídico también importante para la prestación de servicios transfronterizos.

Con lo cual, yo diría como mensaje principal que el hecho de que el Gobierno francés haya tomado la decisión de ralentizar o de no priorizar en este momento la construcción de nuevas plataformas sino de concentrar los objetivos presupuestarios en la mejora, en el aseguramiento de las capacidades y en la mejora de las funcionalidades en cumplimiento de los estándares y, en concreto, desde Burdeos hasta Hendaia, también en el cumplimiento de estándares de autopista ferroviaria que, además, hila con París y con Lille, eso, en principio, nosotros lo valoramos bien. No perjudica o no genera un problema por el hecho de que aquí hagamos nueva plataforma y nos encontremos en Hendaia con las dos vías. No hay un problema en la medida en que no hay problema de capacidad ni de estándares, siendo mejor en su caso, y el tiempo lo dirá, que haya plataforma. Esta es la posición en cuanto a las decisiones del Gobierno francés y con esa hoja de ruta de trabajo de la eurorregión, que, desde luego, Navarra apoya y aprueba. Esto sería en cuanto a la primera parte y de forma resumida.

Si nos vamos a la segunda, me decía el señor García Adanero que ha venido bien el retraso y que la fecha ha casado perfectamente. Yo creo que la fecha la habrán puesto ustedes aquí, porque, que yo sepa, yo no he ralentizado ninguna fecha, señor Adanero. Pero bueno, en cualquier caso, vamos a dejar el chiste y la broma, la anécdota, que es mejor. Efectivamente, les diré que ayer tuvimos ocasión de recibir una comunicación del ministerio. Curioso, además, porque me llamó el Ministro el jueves pasado me anunció, después de la conversación que tuvimos, que me iba a remitir un escrito y ayer, lunes por la tarde, desde la conversación del jueves, fue mi gabinete el que llamó al gabinete del Ministro preguntado si iban a enviar la carta que el Ministro anunció al Viceconsejero el jueves. El gabinete informó de que la carta se había enviado por correo ordinario el viernes. Evidentemente, no la habíamos recibido. Y ayer, una vez que nosotros llamamos para interesarnos, nos la enviaron por *e-mail*. Esta es la

historia, y lo digo porque efectivamente no cuadra con lo que yo he visto escrito hoy en algún medio.

A partir de ahí, ayer por la tarde, a última hora, con lo cual es llamativa la celeridad con la que la información está en los medios. Esto también tiene su aspecto llamativo. Ayer recibimos una comunicación que, a su vez, son dos: una carta del señor Ministro y una comunicación del Presidente de Adif. Recibimos las dos comunicaciones.

La carta del Ministro tiene un tono más político, yo lo valoraría desde esa perspectiva. Y la comunicación del Presidente de Adif, sin embargo, es una comunicación más jurídica, donde sustancia más la decisión de Adif de denunciar el convenio de colaboración, de revocar la encomienda de las facultades de contratación y de denunciar el convenio de colaboración.

Lo primero que quiero decir, desde una perspectiva jurídica, e insisto en que el tiempo que he tenido para leerla es desde ayer a las siete y media de la tarde hasta hoy. Quiero manifestar el malestar y el enfado con lo escrito por Adif y con el argumentario y la forma de proceder. Y digo enfado y malestar porque jurídicamente todavía no tengo el informe de mis servicios jurídicos al respecto. Lo pedí ayer mismo y lo tendré. Estamos trabajando en ello con la mayor brevedad, pero sí me atrevo a decir enfado y malestar porque según dice el convenio de 2010 vigente: «Son causas de extinción del presente convenio las siguientes», y lo dice literalmente, «el cumplimiento o conclusión de todas las actuaciones contenidas en el mismo, o en su caso, en los convenios que en su desarrollo se suscriban». Primera causa de extinción. Dos: «el mutuo acuerdo de las partes». Tres: «el incumplimiento grave por cualquiera de los firmantes de las concretas obligaciones asumidas en el presente convenio». Y dice esa misma cláusula décima, de extinción, en su punto 2: «En caso de extinción por causa diferente a la conclusión del objeto del convenio», que serían las causas 2 o 3, el mutuo acuerdo o el incumplimiento grave por cualquiera de los firmantes, «la Comisión de Coordinación y Seguimiento propondrá las condiciones para la finalización de las actuaciones derivadas del presente convenio que se hallen en ejecución». Esto dice el convenio actualmente firmado. «Será la Comisión de Coordinación y Seguimiento la que propondrá las condiciones para la finalización». Esto es lo que dice. Yo no soy jurista, pero yo leo el convenio y luego la carta en la que se denuncia y se da por terminado un convenio y digo: Hombre, alguien no está cumpliendo lo establecido en las normas. En un contexto donde por otros temas de enorme preocupación algunos están alegando el cumplimiento de las normas, las leyes, la legalidad y el respeto a la legalidad hasta la obsesión, que nos encontremos con que, sin convocar a la Comisión de Coordinación y Seguimiento, como está establecido en el mismo convenio, se nos dirija una comunicación desde Adif en la que se nos dice que se revoca la encomienda y que se denuncia el convenio y ya está. Pues a mí, qué quieren que les diga... Jurídicamente, luego entraré en la valoración política, pero jurídicamente creo que no es de recibo. Parece lo mínimo que el ministerio hubiera tenido que convocar la Comisión de Coordinación y Seguimiento, como mínimo, para trasladar una eventual posición, la que fuera. Y ya hubiéramos hablado allí, que es lo que dice el convenio vigente. Desde la perspectiva jurídica, absolutamente una sensación de que a veces la versión oficial sí que es el marchamo o la exigencia para determinadas cuestiones, pero otras veces cintura haberla hayla para descubrir caminos novedosos para dar por terminado un convenio. Esta es la primera valoración jurídica que tengo que hacer.

Evidentemente, en el ámbito jurídico, está claro que los servicios jurídicos del Gobierno, que ya me hicieron este informe jurídico sobre el convenio, están trabajando en la comunicación recibida de Adif para analizarla y para valorar las actuaciones. Pero, insisto, no hace falta, creo, ser muy lego, para, leyendo la cláusula décima del convenio, extinción, que es la que les acabo de leer, identificar que donde esto debería hablarse y sustanciarse, en su caso, es en la Comisión de Coordinación y Seguimiento del convenio.

Y desde luego, sí que les digo que lo que hemos recibido es una carta, pero no una convocatoria de la Comisión de Coordinación y Seguimiento. Esto sí que no sea recibido. Lo digo para que se tenga claro. Y esto, además, es especialmente interesante cuando en el documento recibido por parte del propio Ministro me dice «Debo precisarte que el Ministerio de Fomento no ha afirmado que el Gobierno de Navarra haya incumplido el convenio». Dice el Ministro: «Debo precisarte que el Ministerio de Fomento no ha afirmado que el Gobierno de Navarra haya incumplido el convenio». Esto es lo que dice el Ministro en su carta, para que todos nos situemos. Es decir, que aquella declaración que vimos en algunos medios, en la que el Ministro decía que Gobierno de Navarra había incumplido, ustedes lo recordarán, el convenio de la A a la Z, el Ministro por escrito dice: «Debo precisarte que el Ministerio de Fomento no ha afirmado que el Gobierno de Navarra haya incumplido el convenio». Para que tengan ustedes la información jurídica.

En su comunicación, un escrito breve, Adif dedica mucho tiempo a recordar el histórico del convenio, de dónde viene y demás, pero la explicación de por qué toma esta decisión se sustancia en dos párrafos. Dice «La Administración de la Comunidad Foral de Navarra ha manifestado públicamente y mediante la carta dirigida al Ministro de Fomento», se refiere, entiendo, a mi carta de 18 de septiembre, «su incapacidad para ejecutar las obras encomendadas». Me paro aquí. Falso de toda falsedad. ¿Dónde ha manifestado el Gobierno de Navarra su incapacidad para ejecutar las obras encomendadas? ¿Dónde hemos manifestado por escrito la incapacidad para ejecutar las obras encomendadas? Eso sí, «cristalizada en la inexistencia de consignación presupuestaria al efecto en el ejercicio de 2018». Hemos repetido hasta la saciedad –yo mismo en sede parlamentaria, recuerdo una pregunta del señor García Adanero, seguro que en alguna ocasión más también–, hemos trasladado –y, además, lo hemos hecho de manera directa al ministerio, que es donde hay que trasladarlo–, que el hecho de que no haya partida presupuestaria en 2018 no impide que haya ejecución de obras en 2018, y es algo que se sabe perfectamente.

En resumen, el Gobierno de Navarra entiende que el convenio de 2010 es un convenio que está vigente y, por lo tanto, el convenio de 2010 es el que fija las relaciones entre los dos Gobiernos. Es el que fija el campo de juego. Es el que fija las normas. El convenio de 2010 es el que dice, en su caso, cuáles son las causas de extinción del convenio. Y se las he leído. Y, además, dice cuál es el procedimiento. Primera valoración del Gobierno, el ministerio no ha seguido el procedimiento establecido en el convenio de 2010. No lo ha seguido. No ha habido ni convocatoria de la Comisión de Coordinación y Seguimiento para anunciar esta decisión. No la ha habido.

En segundo lugar, el propio Ministro en carta dice que él no ha afirmado que el Gobierno de Navarra haya incumplido el convenio vigente, que no lo ha afirmado. Con lo cual, la

perspectiva jurídica se la adelanto como no lego, pero la valoración que hoy puedo hacerles es que claramente el Estado está mostrando lo que no muestra en otros problemas, porque para tomar una decisión está tomando un camino que no está previsto en ningún sitio. Esta es la realidad. Esta es la valoración jurídica que hacemos. El Gobierno de Navarra defiende que el convenio está vigente, sus servicios jurídicos lo están estudiando y analizaremos cuál es la respuesta que procede.

A mí, a bote pronto, me parece, como ya sucedió hace poquito más de un mes, y simplemente siendo respetuosos con lo que dice el convenio, que lo suyo sería convocar la Comisión de Coordinación y Seguimiento, otra vez. Parece. Pero insisto, los abogados del Gobierno de Navarra tendrán que decir cuál es el camino que tenemos que seguir.

A partir de ahí, analizado ya el ámbito jurídico, toca analizar un poco la perspectiva política de esta cuestión. ¿Cuál es la perspectiva política? ¡Qué quieren que les diga! La perspectiva política es que el Gobierno del Estado y Unión del Pueblo Navarro alcanzaron un acuerdo en marzo o abril, no sé exactamente la fecha, de este año, por cuestión presupuestaria. Y yo me atrevería casi a valorar que eso ha tenido un peso determinante en esto. Parece que había que llegar aquí, sí o sí, a este punto de denuncia del convenio. Y es especialmente llamativo, lo dije en septiembre, pero es todavía especialmente más llamativa esta decisión ahora. Como valoración política, todavía es más llamativa ahora.

Primero, porque como bien se ha expresado, hay un reconocimiento público y escrito de que el Gobierno de Navarra no ha incumplido el convenio actual. En segundo lugar, porque por mucho que el Ministro diga y repita que había unos plazos acordados para licitar obras, con el Gobierno de Navarra no los había. Había unos plazos acordados con un Unión del Pueblo Navarro, no con el Gobierno de Navarra.

Segundo, porque el ministerio tiene conocimiento expreso de que no era necesario que hubiese una partida presupuestaria para ejecutar obras en el año 2018. Lo sabe perfectamente, porque se lo hemos trasladado una y otra vez. Se trasladó en la Comisión de Seguimiento y Coordinación que tuvimos el 18 de septiembre, además de aquí en sede parlamentaria. Porque, además, y a los hechos me remito, este Gobierno ha colaborado desde el 18 de septiembre con el ministerio en la finalización del primer proyecto técnico en las fechas previstas y se ha enviado. Se ha remitido.

En tercer lugar, porque incluso el 18 de septiembre lo que se ofreció al ministerio, dado que para ministerio era tan importante cumplir con Unión del Pueblo Navarro, fue una posibilidad. Ofrecimos una posibilidad transitoria para que el ministerio pudiese cumplir con Unión del Pueblo Navarro de forma, que el ministerio simplemente licitara con una adenda al convenio actual, las obras del tramo 2. Todavía menos sentido tiene, cuando hace poco hemos conocido, y este Gobierno lo ha valorado positivamente, el compromiso expresado por el señor Montoro para que en este año se zanje la cuestión del Convenio Económico. Y era para nosotros un tema importante como bien yo he trasladado en esta sede, como ustedes ya conocen.

Es decir, y aquí ya hago una valoración política. Antes, otra cuestión muy importante, el 18 de septiembre este Gobierno remitió una propuesta completa de convenio al Estado. Cuando se

nos decía: Es que ustedes no remiten una propuesta. El 18 de septiembre remitimos una propuesta completa de convenio al ministerio. Cuando estaba todo eso encima de la mesa, créanme ustedes, incluso por parte ministerio, parecía el momento con menos sentido común para romper este convenio. Y estoy haciendo una valoración política. Sin embargo, la decisión es la de romper el convenio. Políticamente tengo que decir que no se entiende. No se entiende en absoluto. Es más, nosotros la valoración que tenemos que hacer es que el pacto entre el Gobierno del Estado y UPN estaba necesariamente comprometiendo esta resolución. Insisto, en este momento y desde la perspectiva del Gobierno de Navarra, jurídicamente no tiene ningún pase, pero tampoco por la realidad de las cosas tiene un mínimo encaje.

La verdad, al final, la consecuencia que saco de esto, lo que me preocupa desde la perspectiva de Navarra y de su interés general, es que a ver si detrás de esto, como consecuencia, hasta qué punto realmente ese elemento que para el Gobierno de Navarra es clave, que es la apuesta por el corredor desde Zaragoza hasta la Y vasca, realmente no es una apuesta compartida por el ministerio. Es decir, hasta qué punto el Gobierno del Estado con esto lo que dice es: Manos libres, me siento más cómodo y ya veremos lo que voy haciendo. Haré lo que crea. Cuando sabía el Gobierno del Estado que, para el Gobierno de Navarra, y yo creo que para Navarra en general, si había un elemento clave es la apuesta absolutamente del corredor. Déjenme decirles que ni en la carta del Ministro, ni en la de Adif hay ninguna referencia al corredor Zaragoza-Y vasca.

Esta es la valoración política, con lo cual, el Gobierno de Navarra siempre ha insistido en que el corredor ferroviario es estratégico para Navarra. Siempre hemos insistido en que queríamos conveniar un buen convenio, lógicamente. Siempre hemos insistido en que en ese buen convenio la cláusula «corredor» era uno de los elementos absolutamente claves y estratégicos. Y nos encontramos hoy en una situación en la que se nos dice, saltándose los procedimientos establecidos en el mismo procedimiento, que se denuncia y se revoca. Insisto, nosotros lo vamos a valorar jurídicamente, eso se está realizando desde ayer por la tarde, y cuando tengamos la valoración más fina la trasladaremos. Hoy, a bote pronto, lo que les digo es eso, que todo apunta a que como bien dice el propio convenio la Comisión de Coordinación y Seguimiento tendrá que volver a jugar un rol, que es lo que le toca, es lo que dice la letra, lo que dice la norma.

Nosotros, desde luego, como Gobierno vamos a defender el convenio. No queremos que se revoque este convenio. No queremos que se pierda el convenio. Queremos negociar un convenio y queremos que haya convenio. Y ese va a ser nuestro papel hasta el final. Y a partir de aquí ya, sus opiniones.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Lehendakariorde jauna. Orain bozeramaileen txanda da. Geroa Bai Taldearekin hasiko gara. Eraso jaunak dauka hitza, nahi duzunean.

SR. ERASO SALAZAR: Eskerrik asko, Lehendakari jauna. Entendemos su enfado y su malestar. Vamos a ir primero por el punto a, por el punto de la actuación de la Administración francesa. Entendemos, como ha dicho usted, que *a priori* todas estas decisiones no tienen ninguna influencia en la decisión que se haya de tomar aquí, a este lado de la muga. Y así lo entendemos al saber que en el tramo Burdeos-Hendaia hay una plataforma con dos vías que

cumplen los estándares internacionales, es decir, son susceptibles de tener trenes de velocidad alta, que es la aspiración que tenemos en este lado de la muga. Evidentemente, la situación francesa no es equiparable a la nuestra. De hecho, el Gobierno francés ya lo ha dicho, aun parando el proyecto de TGV, sí que pretende enlazar de forma directa París con San Sebastián, sin transbordos, y así parece que se está trabajando, y quiere aprovechar el impulso de la Y griega vasca y llegar con sus trenes, como usted ha dicho, hasta San Sebastián.

También es verdad, como ha dicho usted, que el Ministro del Estado español, el señor De la Serna, ha estado viendo la zona y ha anunciado obras para poner el tercer hilo, como ha dicho, en los carriles entre Astigarraga y San Sebastián, lo mismo entre San Sebastián-Irún-Hendaia. Lo que tenemos que sacar de conclusión de estas actuaciones es que no rompen la red básica europea. Entonces, si son buenas para el tránsito desde San Sebastián a Europa, aunque, *a posteriori*, la Administración francesa quiere hacer otra plataforma con tren de alta velocidad, en principio, no rompe la red básica, y serían buenas, tanto para ellos, por sus problemas orográficos y a lo mejor también por los costes, y serían buenas para la solución que nosotros necesitamos. En ese punto, poco más que decir.

En cuanto al segundo punto, el punto b del orden del día, la propuesta de Unión del Pueblo Navarro, de cómo se encuentran las conversaciones de cara a un nuevo convenio para la construcción del tren de alta velocidad en Navarra. Pues en punto muerto, ¿no?, o peor. Nosotros creemos que Unión del Pueblo Navarro, como ha dicho el señor García Adanero, solicitó esta comparecencia hace dos meses, el 24 de agosto, y sí que podemos decir que esta pregunta, así, *a priori*, carecía de sentido. El único sentido se lo ha dado la noticia que publica hoy la prensa escrita. Seguramente sería mejor que Unión del Pueblo Navarro preguntara directamente al Ministro a través de sus diputados en Cortes, o a través de la señora Beltrán, cuáles van a ser las actuaciones, ya que puede ser que gracias al empuje, entre comillas, de Unión del Pueblo Navarro, el ministerio pretende de forma unilateral romper un convenio firmado en 2010, y acometer, por su cuenta, una infraestructura sin tener en cuenta y sin poner en valor las opiniones del Gobierno de Navarra. Romper un acuerdo por un supuesto retraso de tres días, cuando los Gobiernos de Unión del Pueblo Navarro y del Partido Popular llevan con esta obra parada muchísimos años, pues la verdad, con todos los respetos, es como de chiste.

El Gobierno de Navarra, el señor Ayerdi, presentó un borrador de convenio, un proyecto de forma integral, tal como en Geroa Bai entendemos que interesa al desarrollo de la Comunidad Foral, y el ministerio, con el beneplácito de Unión del Pueblo Navarro, solo pone cifras y fases de ejecución en un solo tramo. Lo dijo el Vicepresidente Primero del Gobierno de Navarra. La decisión del Ministerio de Fomento, de asumir la gestión integral del TAV en Navarra es injustificada, y responde a las presiones realizadas en ese sentido por Unión del Pueblo Navarro, al Ejecutivo central. Presiones desde Unión del Pueblo Navarro a cambio del voto afirmativo de los presupuestos, no para que se avance en infraestructuras en Navarra, sino para intentar minar la actuación del Gobierno de Navarra. Esto ha ocurrido tanto en este tren de altas prestaciones, como en la segunda fase del Canal de Navarra. Prácticamente el guion es el mismo.

Desde Geroa Bai entendemos que la actitud de UPN nada tiene que ver con trabajar por el interés de Navarra. Entendemos que su única obsesión es sacar un rédito político de todo esto, pero también estamos convencidos de que no lo van a conseguir. Pensamos que las repuestas que el Vicepresidente Primero del Gobierno de Navarra, también del Gobierno de Unión del Pueblo Navarro y del Partido Popular en Navarra les traen al fresco. Entendemos que serán ustedes los que tendrán que dar explicaciones a sus votantes sobre la forma de actuar.

En cuanto a la prensa, y lo que usted dijo, señor Ayerdi, a raíz de todos estos anuncios de que se iba a derogar el convenio y todo esto, usted dijo que iba a solicitar una comisión de seguimiento. Mi pregunta es si se solicitó y si ha tenido respuesta.

Y ya, en relación con la noticia que se presenta hoy, claro, tiene mucha gracia, esto es, podíamos decir, como los espárragos, cojonudo, que una vez que de forma unilateral se decide romper un convenio, ahora el señor Ministro De la Serna diga: Bueno, yo voy a hacer lo que yo quiera, como yo quiera, y cuando yo quiera, pero le propongo a usted crear una comisión de seguimiento, que con carácter trimestral evalúe la situación de las actuaciones, y se puedan coordinar y le den el impulso necesario. Mi pregunta es, cuál es la posición del departamento y del Gobierno de Navarra. Una comisión de seguimiento no es un convenio. ¿Qué vamos a hacer? ¿Seguimiento para dar el visto bueno y beneplácito a las actuaciones del ministerio, sin soporte y sin sustento en ningún acuerdo formal? ¿O cuál va a ser la actitud de su departamento? Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Eraso jauna. Jarraian, Unión del Pueblo Navarro parlamentu-taldearen aldetik, García Adanero jaunak du hitza, nahi duzunean.

[Gracias a usted, señor Eraso. A continuación, por parte del grupo parlamentario Unión del Pueblo Navarro, tiene la palabra el señor García Adanero, cuando quiera.]

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señor Presidente. Al tema de la fecha de la Comisión no vamos a darle más vueltas, pero es evidente que quien pone las fechas el departamento. Otra cosa es que haya pasado el mes, hayan pasado meses y yo creo que esto, a la vista está, sigue teniendo plena actualidad, y por tanto, no pasa nada.

Sí que hay que agradecerles el reconocimiento que hacen a nuestro partido, Unión del Pueblo Navarro, en el acuerdo firmado con el Gobierno de España en el sentido de que gracias a ese acuerdo va a poder ser una realidad que haya el tren de alta velocidad en Navarra. Digo esto, pero cuando firmamos aquel acuerdo, tanto por parte del Gobierno de Navarra, como por parte de Geroa Bai, se dijo que no servía para nada ese acuerdo, que era papel mojado, que era un brindis al sol, etcétera. Hoy, unos meses después, reconocen que parece que sí servía para algo ese acuerdo, y sirve para traer obras a Navarra y no, como dice el portavoz de Geroa Bai, para dinamitar o no sé qué al Gobierno, que evidentemente para eso hay muchos otros motivos, para poder criticar a este Gobierno.

Nuestro interés es que hubiera obra de alta velocidad en Navarra, y lógicamente parece ser que esa va a ser una realidad. Porque no hay que olvidar que la competencia es del Estado, que paga el Estado y que lo que se ofrece, como ocurría con el convenio anterior... Por cierto, convenio anterior que tanto el Vicepresidente como la propia Presidenta en sede

parlamentaria dijeron que estaba ampliamente superado, que ya no servía, etcétera. Pero bueno, es igual, eso es lo que se dijo en sede parlamentaria por la Presidenta y por el propio Vicepresidente en varias ocasiones. En todo caso, decía que lógicamente, el Gobierno de España prefería un convenio, prefiere colaborar, como no puede ser de otra forma.

¿Qué ocurre? Que el problema, señor Ayerdi, no lo tiene Fomento, es que el problema lo tiene usted, pero no con Fomento, lo tiene con sus socios, ese es el problema, que son sus socios los que le dicen: Haz lo que quieras, da largas, tú verás, pero aquí no se va a apoyar nada que suponga el tren de alta velocidad en Navarra. Pero es como ha ocurrido con las policías, es que, al final, los grupos se lo han planteado y lo han echado abajo, y esto es lo mismo. Cuando empezó este tema, nosotros dijimos: Aquí alguien va a ganar y alguien va a perder porque hay dos posiciones antagónicas, alguien se va a salir con la suya. Y se han salido con la suya sus socios, que le dijeron: Usted no puede firmar nada con Fomento, usted no va a hacer el tren de alta velocidad con nuestros votos. ¿Y usted qué ha hecho? No hacer nada. Pero en vez de no hacer nada y decir: Oye, que es mucho más... Yo creo que es mucho mejor decir: Mire, a mí me gustaría, pero como estoy en un Gobierno cuatripartito, que dependo de sus votos para seguir, yo no voy a hacer nada, haga usted, que es competente, y, hombre, y hágalo dentro de lo mejor posible. Y ya está, y todos sinceros. Pero no: Ya le llamaré, no, ya le llamaré mañana, no, espere, le paso un mes, otro mes, otro mes, otro mes... Ahora dice otro convenio... A ver, que el convenio, que el corredor, no se preocupe que nosotros también estamos por el corredor Zaragoza-Y griega vasca, ningún problema. A costa del convenio tampoco había ningún problema, lo dijo el señor Montoro, también hace unos meses, dijo_ No, no, si hay que descontarlo del convenio también se puede. Todo fueron facilidades, y usted largas, largas, largas. ¿Por qué? Porque en vez de decir: Oiga, que a mí me encantaría, pero es que tengo tres socios..., que, al final, claro, tres socios nada más y nada menos, tres socios son votos, son los votos que mantienen a su Gobierno, que dicen: Por aquí no vamos a pasar y, por tanto, olvídate de este tema, que haga Fomento lo que tenga que hacer que es el competente, y ya está.

Y ahora usted en vez de reconocer eso quiere echar la culpa a los demás, a que nosotros hemos malmetido, utilizando una expresión juvenil-coloquial, y que Fomento está haciendo... ¡qué cosas está haciendo Fomento! Hombre, no, por favor, Fomento lo que está haciendo es intentar traer las obras a Navarra. Porque claro, uno ve aquí «el estado actual de la Y griega vasca». Y también se ven tramos, y está aquí, «tramo finalizado», y lo miras y dices: Si no va de ningún lado a ninguna parte. No, es que los otros están haciendo estudios, otros están en proyecto, otro está ahora en exposición pública, claro, es que no va todo hecho, y aquí se ven, en el plano, uno lo ve, y se ve que no va de ningún lado a ninguna parte; ¿cómo que no va de ningún lado a ninguna parte? Claro que se va a unir eso, claro que se va a unir, y se está trabajando en ello, y por tanto, si ahora el Corredor Zaragoza-Y griega vasca, ahora es, yo creo que lo han dicho, porque lo ha dicho también el portavoz de Geroa Bai: Ahora vamos a decir que el convenio, nada, no estaba el corredor, y así a ver si metemos esa derivada y vamos engañando a la gente.

Que no hombre, que no, que la clave es muy sencilla, y es, ¿ustedes van a colaborar o quieren colaborar con el Ministerio de Fomento? ¿Sus socios le dejan, no le dejan? ¿Va a tener que ser el Ministerio de Fomento el que haga todo porque sus socios se van a...? Yo, lo único que pido

a sus socios, desde luego, es que lo que hagan, lo hagan desde las vías normales y sin hacer ninguna cosa extraña, porque, al final, uno puede estar en contra de lo que quiera, pero lógicamente, dentro de los límites que hay que hacerlo. Y en ese sentido, yo espero que la obra sea una realidad.

A mí me gustaría que hubiera un convenio con el Gobierno de Navarra, y cuenta con nuestro apoyo para que haya un acuerdo. Nosotros preferimos que este asunto sea entre convenio entre las dos Administraciones, porque lo que no vamos a hacer es perder el tiempo. Eso ya lo ha visto, que no estamos dispuestos, porque nosotros creemos que el año que viene tiene que haber obra del tren de alta velocidad en Navarra, que se tiene que ir ejecutando esa obra, y por tanto, perder el tiempo no, pero acuerdo, si deja atrás a la rémora de sus socios, los deja a un lado, los aparta de este tema y si quiere que nos sentemos para ayudar a firmar un convenio, ningún problema. Pero lógicamente, luego claro, yo entiendo que luego le dicen: Bien, vete con UPN y con el Gobierno, allá tú, pero ya sabes lo que pasa aquí.

La ley de la policía es el ejemplo. Dos grupos le avisaron claramente, hubo quien pensó que pasaría por encima de esos dos grupos ¿y qué ocurrió? que esos dos grupos hicieron lo que dijeron que iban a hacer, algo muy habitual, que uno haga lo que dice que va a hacer. Y entonces lo hicieron. Eso sí, nunca es responsabilidad del Consejero, aquí nunca, siempre son los demás, en este caso estos dos grupos y en el caso este que nos trae ahora el responsable es Fomento, y no, no.

Aquí hay una voluntad mayoritaria de que el tren de alta velocidad se pueda hacer en Navarra, se puedan hacer las obras, de que sea Zaragoza-Y griega vasca, estamos de acuerdo, habrá que mirar cuál es el trazado, desde Zuasti hasta Guipúzcoa, o en todo caso Vitoria, y hay mayoría suficiente como para poder llevarlo a cabo. Y el problema que tiene el Gobierno es si quiere colaborar o no con el Ministerio de Fomento. Nosotros seguimos estando, como digo, a favor de que se pueda colaborar y firmar acuerdos, pero sin perder el tiempo y, desde luego, el problema del tiempo, etcétera, lo tiene usted con sus tres socios, que si sus tres socios no le dejan, usted ha entendido que era mejor no hacer nada. Por tanto, evidentemente, en la pelea del tren de alta velocidad en el cuatripartito han ganado los tres socios frente al Gobierno. Eso es una realidad que la ve todo el mundo.

Y a partir de ahí, que usted eche la culpa a Fomento nos parece un despropósito, porque entendemos que lo importante era hacer la obra, y por tanto, el año que viene habrá obra en Navarra, el tren de alta velocidad, desde luego, gracias al apoyo de Unión del Pueblo Navarro a los Presupuestos Generales de España, aunque ustedes dijeron que no servía para nada. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, García Adanero jauna. Jarraian Euskal Herria Bildu Nafarroa parlamentu-taldearen aldetik, Ramírez jaunak du hitza, nahi duzunean.

[Gracias a usted, señor García Adanero. A continuación, por el grupo parlamentario de Euskal Herria Bildu Nafarroa, tiene la palabra el señor Ramírez, cuando quiera.]

SR. RAMÍREZ ERRO: Eskerrik asko, presidente jauna. Egun on guztioi, eta lehenik eta behin eskerrak eman lehendakariordeari, eta baita ere bere kabinete buruari, emandako eta azaldutako informazio guztiarengatik.

[Gracias, señor presidente. Buenos días a todos, y en primer lugar gracias al vicepresidente y también a su jefe de gabinete por toda la información que nos han dado y explicado.]

Nire ustez, hemen bi kontu ezberdin ari garela jorratzen, baina berak, noski, lotuta daudela, eta horregatik zentzua izan du biak batera zehaztea. Lehenik eta behin, nik uste dut egin behar dugula eta hausnarketa eta analisi sakon eta lasai bat. Era beran, nola ekiten diogun azpiegituren definizioetan eta bakoitzak defendatzen duenean, zer argudio erabiltzen dituen, eta nola askotan dogmatismoa ez den ona. Azkenean, horrek ekiditen duelako benetako eta benetan eraginkorrak izango diren irtenbideak bilatzen. Eta esan nahi dut askotan esan ohi da eta erabili dira dogmak. Izan ere, 2003an Frantziak beste modu batean hartu zuen, eta esan zuen prioritariora zela, lehentasuna ematen ziola. Eta orduan, hori argudiatu zen, alegia, Europa osoak izango du abiadura handiko plataforma, eta hemen, Nafarroan, geldituko gara..., dogmatismo hori argudio bat bazen lehen, orain argudio hori argi dago ez dagoela.

[En mi opinión, aquí estamos tratando dos temas distintos, pero son dos temas que están relacionados, por tanto, tiene sentido concretarlos de forma simultánea. En primer lugar, en mi opinión debemos hacer una reflexión y un análisis profundo y pausado. Asimismo, debemos considerar cómo abordamos las definiciones de las infraestructuras y cuáles son los argumentos que utiliza cada uno en las definiciones que defiende, y hay que tener en cuenta que el dogmatismo muchas veces no es bueno. Porque al final evita la búsqueda de soluciones que pueden ser realmente efectivas. Efectivamente, muchas veces se utilizan diversos dogmas. Así, en 2003 Francia lo consideró de otra forma, y dijo que era prioritario, que le daba prioridad. Y así, eso es lo que se argumentó en ese momento, es decir, toda Europa va a tener la plataforma de la alta velocidad, y aquí en Navarra nos quedaremos..., si ese dogmatismo fue un argumento en el pasado, hoy ese argumento no existe.]

Bestetik, hirugarren erraila edo haria kaltegarria da. Hori da, nola deitu duzu? “La chapuza ferroviaria”, esan zuen batek. Beste batek “hori da Afrikan egiten duten...”. Bada ez, Astigarragatik, Iruna, horrelako irtenbide bat bilatu dute. Horregatik, dogmatismo horiek askotan ekiditen dutena da benetako eta sakonean egin behar den eztabaida bat, eta horretan denok daukagu zer esan.

[Por otra parte, el tercer raíl o la tercera vía es perjudicial. ¿Cómo lo ha llamado? Hubo uno que lo llamó “la chapuza ferroviaria”. Otro dijo “eso es lo que hacen en África...”. Pues no, desde Astigarraga a Irún han encontrado una solución de ese tipo. Por eso, esos dogmatismos muchas veces evitan un debate que se debe hacer de verdad y de forma profunda, y en ese sentido todos tenemos algo que decir.]

Horregatik, esanguratsua da, nik ez dut entzun, behintzat –agian eskapatu zait–, baina Frantziako estatuak esan duena da 2030. urtera arte ez duela berriz planteatuko ea horri

ekingo dion edo ez. Hau da, egin dezagun kritikatzeko bat, *al líder break*, ez, baizik eta 2030. urtera arte ez dugu berriz ere pentsatuko honi ekin edo ez ekin.

[Por tanto, es significativo, o por lo menos yo no he oído otra cosa –quizás se me ha escapado–, pero el Estado francés ha dicho que hasta el 2030 no se volverá a plantear si abordará ese tema o no. Es decir, hagamos una pequeña crítica al líder break, y hasta el 2030 no volveremos a pensar si abordamos este tema o no.]

Horregatik, bada, bueno, hor agerian gelditzen da. Plataformak egin beharrean, beste mota batzuetako irtenbideak hartzen ahal dira. Nola tartekatzen ahal den modu batean lurraldeari begira eta bere egoerari begira soluzio batzuk eta beste batzuetan beste batzuk. Zergatik ez? Eta hor eztabaida dago.

[Por tanto, eso está claro. En lugar de hacer plataformas, se pueden tomar otro tipo de soluciones. Es decir, cómo unas veces se pueden intercalar unas soluciones de cara al territorio y su contexto, y otras veces otras. ¿Verdad? Ahí hay un debate.]

Hau da, ez da abiadura handiko trena bai edo abiadura handiko trena ez. Ez da hori, baizik eta galdera entzun beharko genukeena da, zer motatako trena behar dugu? Zer helburuetara aurre egin beharko liokeen? Horiak dira galderak, benetako galderak. Eta horretan, Nafarroako jendarteak, Nafarroako instituzio guztiek, udaletxeek baita ere, badaukate zer esan. Eta Nafarroan ekin behar diogu hausnarketa horri. Izan ere, nork baino guk daki zein den lortu behar dugun edo guri mesedeetara izango den trena. Eta horregatik guztiagatik, nire ustez, lehenengo parte honek adierazten duena, eta Frantziako estatuak hartutako erabakia adierazten duena da nola dogmatismoak ez diren onak eta nola beti ere badauden tarteko irtenbideak eta aukera aunitz daude tren propio bat gure mesedeetara egokituko den tren propio batera ekiteari.

[Es decir, no se trata del tren de alta velocidad sí o no. No se trata de eso, sino que deberíamos responder a la pregunta de ¿qué tipo de tren necesitamos? ¿A qué objetivos debería responder? Esas son las preguntas de verdad. Y en ese sentido, la sociedad de Navarra, todas las instituciones de Navarra, también los ayuntamientos tienen algo que decir. Y en Navarra debemos abordar esa reflexión. Efectivamente, ¿quién conoce mejor que nosotros qué tren nos conviene más? Y por todo ello, en mi opinión, lo que muestra esta primera parte y lo que muestra la decisión tomada por el Estado francés es que los dogmatismos no son buenos, y que siempre existen soluciones intermedias, múltiples posibilidades para construir un tren propio que se adapte a nuestras necesidades.]

Y efectivamente se ha constatado en las intervenciones de los dos portavoces anteriores que hay escasas diferencias entre los modelos ferroviarios que defienden las formaciones que me han precedido en el uso de la palabra, y también es conocida cuál es nuestra posición sobre que no hay que actuar de forma dogmática, no es un «estás a favor de esto o estás en contra de todo». No, hay soluciones intermedias, como se ha puesto de manifiesto, que no es necesariamente la plataforma y todas las bondades que iba a tener la plataforma, oiga, no, pues no, parece que se resuelve también con otras fórmulas, parece que el tercer carril ahora sirve.

Y, por tanto, nos parece que hay que tomar este tipo de cuestiones como enseñanzas, sobre todo, de que cuando los debates se enrocan en los maximalismos poco profundos, al final, lo que estamos negando es buscar las soluciones acertadas. Y nosotros insistimos en que es la participación, el análisis en profundidad, la búsqueda de alternativas la que va a hacer que el tren realmente responda a nuestras necesidades. Y eso lo tenemos que hacer en Navarra. Es en Navarra donde corresponde que hagamos ese análisis, porque es cierto, desde Madrid, pues como las definiciones de los países en África, con tiralíneas y pase por donde pase, y se quede sin estación que se quede, y perjudique a quien perjudique. Sin embargo, en la medida en que lo diseñemos en Navarra tendremos en cuenta todos los intereses de nuestros ciudadanos y ciudadanas, y para eso está el autogobierno, por otro lado. Porque estamos hablando de autogobierno, y estamos en un contexto en el que desde Euskal Herria Bildu tenemos que transmitir nuestra preocupación. Tenemos que transmitir nuestra preocupación porque creemos que hay partidos que se están equivocando o, por lo menos, que no están obedeciendo a lo que son los principios inspiradores, por lo menos proclamados que nosotros entendíamos que eran.

Nos estamos refiriendo al foralismo. Es decir, a la defensa de nuestro autogobierno, de que en Navarra no debe ser el Estado que nos diga qué podemos o no podemos hacer, qué debemos hacer, y a que las mayorías hay que buscarlas en Navarra, y si Unión del Pueblo Navarro encuentra que tiene una coincidencia con otras formaciones en determinados proyectos, pues sin complejos, que aprueben los presupuestos, que lo apoye... es decir, las mayorías en Navarra debemos encontrarlas también para los proyectos, ¿por qué no? Pero ir a Madrid a intentar conseguir lo que no se consigue en Navarra, eso es una actitud absolutamente... vamos a llamarlo por su nombre, y es jacobina, contraria a los principios de la foralidad y la defensa del autogobierno y contraria a esos principios de la bilateralidad por los cuales se firman determinados convenios en los que, al parecer, se crean comisiones de coordinación y seguimiento, pero a la hora de la verdad se lo pasan por el forro del pínfano, por decir algo que no pueda ser catalogado de cacofónico o malsonante.

Pero es lo cierto, es así. Al final, *Roma locuta, causa finita*. Y desgraciadamente yo creo que la señora Beltrán, que asiente apasionadamente, porque, insisto, ella se siente, y es que lo es, España, es España, y siempre en esa tensión dialéctica me dice el señor Garmendia que también él se siente España, hay una tensión dialéctica competencial en la que Navarra, por mor de nuestros derechos históricos y del principio democrático que nuestra ciudadanía así quiere que sea, defendemos nuestro autogobierno, y el Estado defiende también su centralismo, pero en esa tensión, lo que se requiere –y por lo que apostamos nosotros y lo que entendíamos, por lo menos, en los programas electorales y en las proclamas de los otros defensores del autogobierno etcétera– es tener claro dónde reside la fuerza que debemos depositar, política, en nuestro caso, a la hora de defender las cosas, y en estos momentos vemos cómo por parte de la derecha navarra foral y española, en sus diferentes versiones, nuevamente se sitúa su fuerza en Madrid.

La señora Beltrán hablaba del 155. Extrapolemos la idea del 155 al TAV. ¿No es una aplicación directa del 155? Hay un convenio, y el Estado dice: No, no, no atiende a las cláusulas porque aquí el que manda soy yo, y, además, hace una interpretación de que usted no está cumpliendo una legalidad, y por tanto, lo impongo yo. Y eso es sojuzgar la foralidad, eso es

imponer, y es un atentado directo a la Navarra del autogobierno y de la foralidad, y hay que llamarlo por su nombre. Porque lo que no se está consiguiendo en las urnas democráticamente se pretende conseguir franquistamente en despachos de Madrid, y tendremos que empezar a llamar a las cosas por su nombre.

Porque desde el Parlamento de Navarra y desde la sociedad navarra, nosotros seguimos confiando en que será la ciudadanía navarra la que deba tomar sus decisiones, y nos pueden gustar más o menos las decisiones, pero poner en cuestión la capacidad del Parlamento de Navarra de tomar sus decisiones, de los foros depositarios de la ciudadanía de la sociedad de Navarra, el que tome sus decisiones, como se está poniendo, es un atentado grave, un atentado grave a nuestro autogobierno y a nuestra foralidad. Y en el caso de la actuación de Unión del Pueblo Navarro y del Partido Popular, y también de su Ministro, esto es evidente. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Ramírez Erro jauna. Eta jarraian Podemos-Ahal Dugu parlamentu-taldearen aldetik Couso jaunak du hitza, nahi duzunean.

[Gracias a usted, señor Ramírez Erro. Y a continuación, por parte del grupo parlamentario Podemos-Ahal Dugu, tiene la palabra el señor Couso, cuando quiera.]

SR. COUSO CHAMARRO: Buenos días a todas y a todos. Pues bien, ya han visto ustedes cómo en el Estado francés en este momento no tienen el tramo Burdeos-Hendaia en la cabeza en la línea de alta velocidad, sino que en lo que están pensando, y están pensando hasta 2030, parece ser que ya lo tienen pensado, es en que sus líneas de alta velocidad radiales ya las tienen completadas y que ahora de lo que toca hablar es de las líneas convencionales mejoradas, como las que pueda haber en Alemania y las autopistas ferroviarias, pensando, sobre todo, en el movimiento de mercancías, que es algo prioritario para Francia en este momento y que tenía que ser prioritario para nosotros, dada las raquíticas cifras de movimiento de mercancías que tenemos nosotros, que creo que es un 0,6 o un 0,7 del total cuando hay otros países como Alemania que puede estar en un 20 por ciento.

Entonces, por esta razón el Estado francés en este tramo no está pensando en tren de alta velocidad, pero también por una cosa que no ha dicho nadie, que es que el Tribunal Administrativo de Burdeos declaró que la plataforma de tren de alta velocidad no era de utilidad pública en un tramo al sur de Burdeos, justo en la línea con Hendaia. Por tanto, esto es lo que ha tirado todo el proyecto y lo que hace que, si nosotros subimos un tren de alta velocidad hasta Hendaia, de ahí en adelante no vaya a tener continuidad. El Estado español tampoco garantiza en este momento el corredor con el Mediterráneo. Así que el tren de alta velocidad cada vez tiene menos sentido y mucho menos del que ya tenía al principio, que era ninguno.

Para seguir en el tono jocoso en el que nos podríamos tomar la intervención de UPN, podríamos proponerles que si quieren tener un tren de alta velocidad en Navarra para dar respuesta a la afluencia de público y pasajeros prevista podríamos construir un tren de alta velocidad a su manera, que vaya, por ejemplo, desde el circuito de Los Arcos hasta el pabellón Navarra Arena. Sería un tren con ningún pasajero, pero ya nadie podría decir que se trata de un tren que no va de ningún sitio a ninguna parte. Desde el Pabellón Navarra Arena podríamos

construir la *Y navarrísima*, con un ramal hacia Francia que atravesara Pamplona a través de un puente aéreo de 500 metros, por ejemplo, gran construcción, y luego cruzara Belate y Almandoz aprovechando las vías de escape que por directiva europea ustedes tenían que haber hecho y tampoco han hecho. El otro ramal lo podríamos conectar con el Mediterráneo y ya de ahí directamente a La Meca.

El tiempo de las sandeces acabó el día que acabó el Gobierno de UPN. Por tanto, aquí hemos dicho que el problema que hay que resolver es el problema de mercancías que tenemos, del bajo porcentaje de movimiento de mercancías que tenemos, para eso nos sirve el tren de alta velocidad que ustedes proponen. Tenemos que sacar caminos de la carretera por cuestión medioambiental, por seguridad, no es una cuestión de poner y quitar peajes, es una cuestión de elegir el transporte más adecuado, y la solución es la ferroviaria, seguramente.

Respecto al convenio, señor Ayerdi, enhorabuena, bienvenido, ya se ha dado usted cuenta, por fin, de que para el Gobierno central del PP, para este Gobierno, las leyes están para exigir que las cumplan todos los demás, menos ellos. De hecho, ellos acostumbran a pasárselas por la entrepierna. Si no nos hubiéramos centrado en los últimos meses en la cuestión catalana, todos estos del PP ya tendrían que estar en la cárcel o en camino. Pero así son las cosas. Defienda pues el convenio, pero defienda un nuevo convenio, defienda un convenio para otro tipo de plataforma que responda a las necesidades prioritarias que tenemos, que es el transporte de mercancías, y otro tipo de tren que, desde luego, no puede ser el tren de alta velocidad. Se habrá dado cuenta por la intervención del portavoz de UPN de que el interés de UPN no es el tren de alta velocidad sino las obras del tren de alta velocidad. Quién se queda con las obras y con el IVA de esas obras. El tren al que se va a subir menos gente que a las líneas más deficitarias de las que hay en el Estado, como si se estrella al llegar a Francia. El negocio ya lo habrán hecho para entonces quienes lo tienen que hacer. Nada más, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Couso jauna. Jarraian Alderdi Sozialista parlamentu-taldearen aldetik, Garmendia jaunak du hitza, nahi duzunean.

[Gracias a usted, señor Couso. A continuación, por parte del grupo parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Garmendia, cuando quiera.]

SR. GARMENDIA PÉREZ: Eskerrik asko, Presidente. Muchas gracias, señor Ayerdi, por su intervención. Bueno, yo tengo que decirle, señor Ayerdi, que le conozco de hace dos años y pico, tanto personalmente como políticamente, y hoy le he visto muy enfadado, le he visto con una actitud muy enfadada. Ha entrado usted incluso en bucle, diciendo: Nos han echado del convenio, y le he visto noqueado. Es la primera vez que le veo noqueado y me preocupa, porque usted está dirigiendo una parte del Gobierno de Navarra que, como usted bien sabe, me parece fundamental y me parece vital.

Por tanto, le tengo que decir que muestro mi preocupación porque le veo enfadado y le veo fuera de juego, absolutamente fuera de juego en este punto. Y es que, al final, estas son consecuencias de cuando se juega al palo y la zanahoria, porque es que no se puede estar jugando constantemente al palo y la zanahoria porque, al final, te sacan del juego. Yo creo que eso es un poco lo que estaba haciendo, porque está absolutamente presionado.

Usted tiene una opinión personal que la puedo compartir, e incluso su partido, que la compartimos desde el grupo parlamentario socialista, en cuanto a la construcción del tren de altas prestaciones en Navarra, pero usted y la Presidenta del Gobierno de Navarra están absolutamente cogidos por sus socios y han estado intentando alargar los plazos no cumpliendo con el Gobierno de España, y ahí hemos visto la intervención de Bildu en la sesión de hoy, que luego entraremos en ella, pero que ha dejado muy claro cuál es la situación, le ha leído nuevamente la cartilla y usted, insisto, está noqueado, enfadado y fuera de juego.

Y vayamos por puntos, porque es que, claro, la Presidenta del Gobierno de Navarra también sale fuera de Navarra, como salió en julio de este año cuando se celebraba que la línea de alta velocidad Bayona-París se acortaba en una hora, y ahí estuvo la Presidenta del Gobierno de Navarra junto al Presidente de Aquitania y con Urkullu. Claro, todos celebrando y tal, y la Presidenta Uxue Barkos subrayó la importancia de esta nueva línea. En fin, y desde luego, la apuesta del Gobierno, cuando entienden que no les están escuchando, aquí, nuestros primos, es por la alta velocidad, efectivamente, es por la alta velocidad, y nosotros, yo sí que no voy a entrar mucho en lo de Francia porque quiero recordar, usted lo ha dicho, que el tren de altas prestaciones, el TGV, llega hasta la frontera, entonces, es una cuestión de velocidad, pero llega.

Nuestro problema es diferente, nuestro problema es que ni llega, es que tenemos otro ancho de vía, tenemos otra plataforma. Y eso habría que verlo, por lo que yo le invito a que realmente nosotros trabajemos hasta la frontera, que es en lo que tenemos que trabajar, lo que a nosotros nos corresponde es la conexión con la Y griega vasca, y, como decía, he visto que a usted le han echado de la partida y está enfadado.

¿Pero por qué le han echado de la partida? Usted dice que ha recibido dos cartas y usted sabía que esto podía pasar, es que ha jugado mucho, ha jugado mucho con Madrid. Y usted ha recibido dos cartas. Dice que ha recibido una en tono político del ministro, es su papel, efectivamente, y ha recibido una del presidente de allí en tono jurídico, en la que denuncia el convenio de colaboración, usted ha dicho eso. Y a raíz de ahí, usted ha dicho literalmente que muestra aquí su malestar y enfado.

Bueno, pero es que está jugando, usted ha estado estirando el chicle hasta que se ha roto, y algo de responsabilidad, algo, aunque sea un mínimo de responsabilidad, compartirá conmigo que usted tiene. ¿O es que solo han sido ellos? ¿O es que usted ha puesto todas las facilidades para que el Gobierno de España y ustedes trabajen conjuntamente, firmen si es necesario un nuevo convenio, trabajen en el Corredor Mediterráneo? ¿O usted ha puesto todas las facilidades menos una? Hombre, yo le quiero sacar un mínimo de responsabilidad, que yo creo que la tiene, y la tiene por lo encorsetado, insisto, que está con sus socios, y yo sé y entiendo que usted quiere seguir trabajando y colaborando con el Estado, pero le han echado, usted tiene que, a la mayor brevedad, volverse a subir a la mesa, a esa mesa de diálogo para, entre todos, que es lo que nos corresponde, construir esa infraestructura que nosotros, desde luego, consideramos básica.

Y ahí está, usted también lo ha dicho, el señor Montoro, hablando con el señor Aramburu, para ver ese nuevo convenio que se quiere firmar. Hagan un guiñito al tren de altas prestaciones en ese convenio o hagan un guiño en los presupuestos, que se note realmente que quieren

colaborar, que se note realmente que quieren colaborar, y cuando se hable de dinero, háblenlo y díganlo, pero claro, se lo van a recordar por aquí, y entonces, estamos en el callejón sin salida en el que estamos. Porque insisto que el juego del palo y la zanahoria se puede llevar durante un tiempo, pero no mucho más.

Por tanto, asuma su responsabilidad, vea aunque sea mínimamente dónde ha fallado usted e intente volver a esa mesa de diálogo, porque nosotros creemos que es absolutamente necesario, y usted ha puesto encima de la mesa un pataleo que no es propio de aquel que quiere volver al diálogo. Usted ha dicho que no tiene la certeza de que el Estado esté apostando por el Corredor Mediterráneo en su paso por Navarra, lo ha dicho literalmente, a ver si me equivoco. Y, bueno, a mí, desde luego, no me parece la mejor forma de empezar a establecer lazos con el Gobierno de España, después de que ayer le hayan mostrado claramente la tarjeta roja.

Por tanto, yo le invito a que salga de ese bucle, salga de ese bucle noqueado en el que está ahora de «me han echado, no puedo hacer nada, y no me van a invitar a Madrid ni a tomar una caña». Porque tiene todo nuestro apoyo, desde luego, tiene todo, todo nuestro apoyo para que se siente, y para hacer un nuevo convenio de colaboración entre los dos Gobiernos, que es lo que nos toca. Y ahí es donde, desde luego, nuestro compañero de Bildu ha soltado tanta inexactitud que, al final, nos lleva a lo que nos está llevando en España, desde luego, y en otras regiones.

Mire, señor Ramírez, yo le quiero decir que la base del fuero es el convenio, y que un autogobierno es lealtad institucional y colaboración, no es aislamiento. Es que ustedes lo que quieren es aislarse, si está claro, ustedes lo que quieren es aislarse, y en los capítulos que se están dando ahora, desde luego, en el resto de España es lo que está pasando. Aislarse sin conversar, sin convenio, y aquí en Navarra lo que tenemos es un fuero que realmente es un convenio con el que nos tenemos que sentar y con el que tenemos que dialogar para que no pasen estas cosas, que nos dan una patadita y nos sacan. Porque es competencia del Gobierno el construir ese corredor, que, desde luego, lo hará muy bien.

Y luego le tengo que corregir porque el Gobierno de Francia lo que ha dicho es: Pausa. Aquí tengo una noticia, y lo que ha dicho es: Pausa. No ha dicho en ningún momento que lo haya paralizado. Porque usted tiende a inventarse las cosas y magnificarlas, y dice: Francia anuncia una pausa, insisto, una pausa. Pero claro, usted siempre habla de... Y luego nos intenta meter a todos en el mismo saco, intenta meter a Geroa Bai, que me ha gustado mucho, a UPN y a todos en el mismo saco, hablando que hay escasas diferencias. Pues claro que hay escasas diferencias, porque hay una cosa que nos une y hay cosas que nos separan. Y lo que nos une es la necesidad y la garantía de que Navarra no pierda el tren del desarrollo económico, que estemos en punta de lanza en la producción industrial, que estemos en punta de lanza en el empleo, en bienestar social, mientras ustedes lo que quieren es aislarse, pasar a hablar con nadie; el autogobierno interpretarlo como que estamos aquí solos en el mundo, y no, autogobierno es conversación, autogobierno es llegar a acuerdos. Yo creo que su actitud y la de su partido a lo único que nos llevan es a la prehistoria y a mirar hacia atrás. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Garmendia jauna. Jarraian, Partido Popular de Navarrako foru parlamentari elkargoaren Beltrán andreak du hitza, nahi duzunean.

[Gracias a usted, señor Garmendia. A continuación, por parte de la agrupación parlamentaria foral navarra del Partido Popular, tiene la palabra la señora Beltrán, cuando quiera.]

SRA. BELTRÁN VILLALBA: Buenos días. Gracias, Presidente. Gracias también al señor Ayerdi por las explicaciones que nos ha dado. Señor Ayerdi, mire, así como el señor Garmendia dice que le ha visto muy enfadado, yo no le he visto enfadado, yo le he visto derrotado y asumiendo realmente que usted ha perdido una partida, que le duele haberla perdido, pero que, al final, se lo han impuesto.

También le quería decir una cosa. El Gobierno de España actúa con pleno convencimiento de que ejecutar las obras es prioritario y vital para esta Comunidad. El Gobierno de España, y les recuerdo que es del Partido Popular. Que tengamos colaboración con nuestros socios, como es UPN, que ellos tengan obligación, cómo no, también, de buscar lo mejor para Navarra, como lo busca el Partido Socialista con respecto a la alta velocidad, que los tres partidos estemos empujando en la misma dirección, cada uno en su capacidad, es nuestra obligación, porque así lo pensamos. Pero aquí, quien ejecuta la obra, quien toma la última decisión, quien es el primo de Zumosol de verdad y quien tiene la última palabra no es ni UPN, ni el Partido Socialista, es el Gobierno del Partido Popular. Eso tengámoslo claro, porque bien vienen las ayudas, pero las ejecuciones finales son de quien son y a quien le competen.

El Gobierno del Partido Popular también ha llegado a acuerdos con muchos otros partidos, socios también, para apoyar los presupuestos, y eso es una práctica habitual que hay que respetar. Pero, además de eso, también le quiero decir que el Gobierno de España tiene claro, y se lo ha dicho a usted, como usted ha leído en los diferentes escritos que tiene, las causas verdaderamente objetivas de incumplimiento grave del convenio.

Independientemente ahora de hablar justamente de las causas de incumplimiento, voy a hablar de las razones objetivas que al Gobierno le han llevado a tomar esa decisión, que se lo anunciaron ya hace mucho tiempo. Si el Gobierno de Navarra no coge las riendas en serio de la alta velocidad, las cogerá el Gobierno de España, únicamente por defender el interés de los navarros.

Le voy a decir las causas objetivas por las que ustedes no han tenido voluntad, que son, la primera, no cumplir los plazos de presentación del convenio que tenían ustedes pendientes de presentar. Después de habérselo requerido por activa y por pasiva el Gobierno de España, el ministerio, y ustedes dando largas. Señor Ayerdi, dando largas, después no hay consignación presupuestaria. ¿Pero a quién quieren tomar el pelo? ¿A quién quieren tomar el pelo de querer coger una obra y no consignar? Como le ha dicho el señor Garmendia, que se hubiese notado algún gesto de buena voluntad. Ni uno, la consignación presupuestaria, ¿sabe qué es? Ha sido el punto de inflexión para tomar las riendas el ministerio. ¿Es así o no, señor Ayerdi? Se lo han dicho por activa y por pasiva.

También la clarísima oposición, evidente en todas sus declaraciones, de sus socios de gobierno, clara y evidente. Hoy lo hemos vuelto a ver. De sus socios de gobierno, que no estamos hablando de partidos que tienen que apoyar una votación puntual, no, es que son quienes sustentan a su Gobierno.

Después, lo último ya fue, en una desesperación exigida por sus socios de gobierno, pretender vincular a la firma del convenio del tren la firma del Convenio Económico, en el último minuto, sacándose ese as de debajo de la manga, que, al final, no ha sido más que perjudicial, porque al Gobierno de España, afortunadamente, no se le toma el pelo. Y eso ha sido una tomadura de pelo, por lo tanto, ahora no se lleve usted, señor Ayerdi, las manos a la cabeza, porque es ficticio, no nos lo creemos. Lo ha tenido en su mano, no lo ha conseguido, pero estas son todas las razones por las que el Gobierno de España ha visto que no había voluntad seria del Gobierno de Navarra de traer la alta velocidad y, por lo tanto, como ya había anunciado el Ministro, han tomado las riendas.

Mire, no han sido tres días de retraso, que decía usted, ha sido falta de voluntad y largas a un ministerio, que es mucho más profundo, todo lo que le acabo de enumerar. El Ministro ha dicho en varias ocasiones que su voluntad sigue siendo más firme todavía, si cabe, para traer aquí la alta velocidad que en el año 2009 o 2010, con el convenio anterior.

El convenio del tren de alta velocidad está incumplido, pero está incumplido porque usted no ha leído todo, ha cogido del texto la parte. Está incumplido por no haber sido ampliados los plazos y las condiciones pactadas en el mismo, pero en el anterior, en el de 2010, claro, como también lo dijo la Presidenta, está obsoleto, fuera de uso, hay que presentar uno nuevo. Presentó uno el ministerio. Ustedes no contestaron en plazo. A ver, vamos a llamar a las cosas por su nombre: han sido incumplidos los plazos y las condiciones pactadas en el anterior, por lo tanto, perfectamente denunciable. Y también perfectamente denunciable, como le dice Adif, porque no ha habido consignación presupuestaria ni voluntad de hacerlo.

Por otra parte, señor Ayerdi, también sabe, de verdad, que el ministerio le ha tenido la mano hasta el último minuto, y usted se la ha rechazado. La ha tendido. Todavía sigue tendida, por lo menos, para colaborar en esta comisión, que la ha propuesto el Ministro, con una reunión, con una cadencia, creo recordar, que sería de tres meses, pero todavía el Gobierno de España quiere colaborar porque es mucho mejor para todos que hubiese habido una buena sintonía con el Gobierno de Navarra.

Por otra parte, también quería decir que al ministerio le preocupa, como he dicho, el interés general de los ciudadanos navarros y que Navarra no se quede fuera de la alta velocidad, como se iba a quedar con ustedes, por culpa de sus socios.

Quería responder a las palabras del señor Ramírez, de Bildu. Cuando usted habla del autogobierno, no engañe, no mienta, no sea de Bildu. Esa es la frase. Autogobierno, ¿para qué? ¿Para el mal? ¿Para lo peor? ¿O queremos el autogobierno, ese derecho que tenemos en nuestra Comunidad Foral, para tener infraestructura, fiscalidad, etcétera, que nosotros podamos decidir y que sea bueno para Navarra? Porque usted quiere el autogobierno para hundir a Navarra, que no llegue la alta velocidad, es decir, que tengamos la competencia en infraestructuras y en hacer aquí el tren que ustedes llaman «de ningún sitio a ninguna parte» para que no venga ese tren.

¿Para qué quieren ustedes el autogobierno? ¿Para destruir? Porque no hay nada que sea desarrollo económico que ustedes apoyen. ¿Para qué quieren el autogobierno? Díganlo claro, es decir, para destruir.

Usted también ha dicho, y quiero hacer referencia porque me viene fenomenal, que yo hablé ayer del 155, y será porque usted lo ha leído en el Diario de Noticias, que ha mentido, que ha falseado, y que lo que dice ahí, se lo digo yo porque me ha brindado esta oportunidad y es hora de que lo diga, de lo que dice en el texto a lo que pone en el titular está absolutamente tergiversando y manipulado con mala fe. Y así me ha dado usted la oportunidad de decirlo. Allá cada cual con su responsabilidad y allá cada cual con su profesionalidad.

Luego quería entrar a decirle a Podemos... Portavoz de Podemos, ustedes son la desvergüenza nacional. Sí, sí, ¡míreme! Deje de estar con el móvil porque usted nos ha dicho que a la cárcel, a otros les ha dicho que querían las obras para... Piensa el ladrón que todos son de su condición. Ese es su grave problema. Ustedes, que piden la alta velocidad para Murcia, que vaya corriendo, se lo exigen al ministerio, y no la quien para Navarra. Pero, ¿dónde están ustedes? Pero, ¿quién piensan ustedes que les va a creer? Pero, ¿dónde van? Si son el mayor fracaso de un partido político que va a haber nunca en nuestra historia.

Señor Ayerdi, estaban dispuestos, si no llega a ser por la actitud que va a tomar el ministerio de coger las riendas de alta velocidad, a dejar a Navarra aislada por interés electoral y partidista y por obedecer a los antisistema y a los que se oponen al desarrollo –antisistema me refiero, por supuesto, a los señores de Podemos y a Bildu, y a los que se oponen al desarrollo, en los que ya meto a todos, Izquierda-Ezkerra, incluido–, y desde luego, desde el Partido Popular nunca lo podíamos consentir y el Gobierno de España tampoco lo iba a consentir. Ya se ha demostrado la importancia de nuestro partido para no permitir que ustedes hundan a Navarra, y afortunadamente, como esta infraestructura depende del Gobierno de España, así estará hecha y así será. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Gracias a usted, eskerrik asko, Beltrán anderea. Amaitzeko, Izquierda-Ezkerra Parlamentarioen aldetik De Simón andereak dauka hitza. Nahi duzunean.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Eskerrik asko, Lehendakari jauna. Buenos días, señorías, muy buenos días, señor Ayerdi, y muchas gracias por su exposición. Creo que hay un hecho objetivo y es que el Gobierno del Partido Popular ha revocado las competencias a Navarra en relación con el desarrollo de las obras del TAV, y con esto, el Estado asume sus competencias.

Claro, señora Beltrán, por lo hecho hasta ahora, desde luego, en muy buenas manos no está este proyecto, en muy buenas manos no está el futuro de la solución ferroviaria para Navarra, a juzgar por lo que ha hecho el Partido Popular en el Gobierno del Estado con el convenio de 2010, que, por cierto, rechazamos entonces y rechazamos ahora.

Respecto a las acciones, a la forma de hacer del Partido Popular en el Estado en sus relaciones con el Gobierno de Navarra, no nos extraña nada, tenemos que decir que nos resulta un tanto ridículo, irrisorio, que el Ministro De la Serna justifique su decisión por el incumplimiento del plazo cuando el convenio de 2010 no ha cumplido ni con los plazos ni siquiera con la devolución de los dineros que adelantamos, en su caso, en Navarra. Por lo tanto, el principal incumplidor, en este caso, es el Gobierno del Estado del Partido Popular.

No obstante, esta no es la cuestión fundamental para Izquierda-Ezkerra, la cuestión fundamental en todo lo relacionado con el proyecto del tren de alta velocidad no está en el autogobierno o no está en los ataques al autogobierno, el de Navarra por parte del Estado y el Partido Popular.

El convenio del 2010 definía un modelo de tren y un proyecto técnico al cual nos opusimos en su día porque no respondía a ese tren social que nosotros defendíamos y respondía al modelo ruinoso de los trenes de alta velocidad de todo el Estado, que, por cierto, recuerdo que siguen sin transportar ni un solo kilogramo de mercancía. Nos opusimos entonces, pero es que la propuesta de convenio que hacía el Gobierno de Navarra de Geroa Bai al Estado no alteraba lo fundamental, no alteraba este modelo de tren y era el mismo proyecto técnico. Sí que es verdad que se incorporaban las mercancías, en teoría, se aumenta importantemente el presupuesto y hay un nuevo calendario, claro, un nuevo calendario porque no se cumplió el anterior.

Como decía, esto para nosotros no es lo fundamental. Nosotros y nosotras, lo que defendemos desde Izquierda-Ezkerra, es que la decisión que se tome o que se haya de tomar respecto al modelo de tren en Navarra, el modelo de red ferroviaria para Navarra, y del proyecto técnico, ha de sustentarse en el análisis de varias alternativas, diferentes alternativas, siempre con el objeto único –señora Beltrán, no de dejar a Navarra sin tren, como tampoco queremos dejar a La Ribera sin agua, que dicen ustedes unas cosas que, de verdad, a veces resultan ya no solo de Perogrullo, sino insultantes– de modernizar nuestra red ferroviaria actual, con el objeto de tener una red ferroviaria moderna, que vertebré el territorio, que sirva para transportar pasajeros y mercancías, pero con el menor coste económico, con el menor impacto ambiental y, desde luego, con una suficiente, como decía, vertebración del territorio.

Ni se han estudiado, ni se han valorado, ni se han contrastado diferentes alternativas, como decía, respecto al modelo ferroviario y respecto al proyecto técnico. Es que ni siquiera se ha hecho una prospección sobre los costes de los futuros usuarios de este tren.

Después de los sesenta mil millones de euros gastados en el TAV en España, para tener toda una red de vías deficitarias, y no es porque lo diga yo, no es porque lo diga Izquierda-Ezkerra, es que están siendo deficitarias, que no vertebran el territorio, que no transportan ni un solo kilogramo de mercancías, es que es imprescindible abrir este debate para que la decisión que se tome sea una decisión que esté pensada en satisfacer las necesidades de movilidad de los navarros y de las navarras y también de las empresas en relación con el transporte de mercancías.

Desde luego, nosotros no queremos ese tren para Navarra, ni el del convenio del 2010, ni el que proponía el Gobierno de Navarra. Nosotros creemos que hay un tren alternativo, más barato, de menor impacto ambiental, más social y un tren que garantice el transporte de mercancías y de viajeros, porque esa autopista de la que habla el señor Ayerdi, en todo caso, requeriría de dos redes ferroviarias. No sé si está el horno para bollos, porque me parece que estamos hablando de una autopista que pasa por encima de los ciudadanos y por encima de la ciudadanía navarra, por encima o por debajo, no lo sé, también de las mercancías. Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Esker anitz zuri, De Simón anderea. Beraz, orain Lehendakariordeari hitza itzultzen diogu bi minutuz. Baduzu hitza, Ayerdi jauna. Nahi duzunean.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Oso ondo. Voy por orden, poco a poco. Comisión de coordinación sí hubo. El 18 de septiembre hubo la comisión de coordinación, que justo, además, la convocamos después de una comunicación-nota de prensa

del ministerio, creo que fue del 13 o 14 de septiembre aproximadamente. Entonces, sí hubo comisión de seguimiento, la solicitamos nosotros, la convocó el ministerio, se produjo el 18 de septiembre, y ese mismo día fue cuando nosotros entregamos nuestra propuesta de convenio completa y, además, hicimos también una propuesta transitoria que buscaba conciliar todos los intereses. Con lo cual, sí hubo, el 18 de septiembre. Lo que no ha habido, después de aquella, ninguna llamada a ninguna otra, ni se ha convocado, ni nada, que es lo que yo decía.

¿Qué actitud o qué posición, me preguntaba usted, vamos a tener ante la comisión de seguimiento que no ofrece el ministerio en la carta? Creo que ahora, hoy, estamos analizando en conjunto lo recibido, y ahora mismo la verdad es que la prioridad, sobre todo, del Gobierno es desde lo jurídico y desde lo político, poner el foco en el convenio, porque para nosotros el convenio es muy importante. Ahora estamos en eso, no hemos pasado a la fase de analizar otro tipo de posibles escenarios. Nosotros no nos resignamos, como se decía por parte de algún portavoz, no nos resignamos a entender que ya Navarra no tiene convenio sobre el tren, primero porque entendemos que jurídicamente no se han dado los caminos necesarios, y segundo, sobre todo políticamente, porque queremos tenerlo. Entonces, no estamos en la fase de reflexionar sobre qué respuesta vamos a tener sobre una comisión de seguimiento que se nos ofrece.

En relación con lo que me decía el señor García Adanero, a ver si recuerdo un poco. Efectivamente, las partes hemos reconocido que el convenio del 2010 está superado e incumplido, pero también los servicios jurídicos de las dos partes nos dicen, y es así, que el convenio como contrato que une a ambas Administraciones está vigente, y eso las dos partes lo reconocemos, lo sabemos y está acreditado. Es decir, una cosa es que este superado en cuanto a sus objetivos, pero el convenio, las dos partes, esto no es cosa del Gobierno Navarra. Los juristas de las dos partes sabemos que el convenio está vigente. Entiendo que Adif, cuando toma esta decisión, precisamente cuando está revocando algo con fecha de ayer, es porque hasta antes de ayer lo consideraba perfectamente vigente. Lo que yo le estoy diciendo hoy es que el camino escogido por Adif para revocar algo que el propio Adif considera vigente hasta hace un día, no está previsto ni en el propio convenio. Esta es la verdad, que es lo que decía antes.

Me decía usted, y también la señora Beltrán lo decía, me hablaba usted de colaboración, «¿va a colaborar?», «es que no han hecho nada». Si algo ha hecho este Gobierno en los niveles técnicos, con los niveles técnicos del ministerio, en todos estos meses es colaborar, y eso lo sé yo y lo sabe la otra parte. Si algo se ha hecho, es colaborar. Este Gobierno hubiera podido decir: No muevo un lápiz, no muevo un papel, y no ha sido la actitud de este Gobierno. Lo digo yo y lo sabe la otra parte, y lo dice la otra parte.

Con lo cual, dice: ¿Va a colaborar? Usted decía que hasta ahora no he hecho nada. Rotundamente falso, es que no es así, señor García Adanero, y por eso precisamente yo decía que cuando en este momento se toma esta decisión, después del camino andado, tiene muy poca comprensibilidad, muy poca credibilidad. Puede decir: No, es que no se ha hecho nada. Que no, que no es verdad que no se haya hecho nada, pero, insisto, la señora Beltrán tiene información de primera mano, como tengo yo, los niveles técnicos de ambos Gobiernos han trabajado y han hecho cosas, esto es una cuestión innegable.

Decía usted: Queremos que haya convenio, queremos que haya un buen convenio, apostamos por el corredor Zaragoza-Y Vasca. Trasláden ese mensaje, que se note, señor García Adanero. Tampoco le he escuchado a usted decir nada de la propuesta de convenio que este Gobierno ha presentado, no la ha valorado nunca. Tengo ganas de escuchar a alguna valorarla, pero no lo ha hecho nunca. Tengo ganas, no lo ha hecho, pero, en cualquier caso, traslade ese mensaje y demuestre con su capacidad que eso es así. Vamos a ver si realmente ahí hay un margen.

El señor Ramírez hablaba de, efectivamente, de que los dogmatismos no son buenos nunca. Totalmente de acuerdo, creo que eso es así. Es más, yo me atrevería a decir que a veces las soluciones ferroviarias que en un momento dado son buenas en un sitio, quizás no son buenas en otro sitio. Precisamente la falta de dogmatismo nos lleva a esa lógica de que cada caso, cada realidad, requiere un análisis específico y concreto, o sea, que yo en eso coincido y por eso yo insistía mucho, hablando de la parte francesa, en que el punto de partida de allí es radicalmente distinto al de aquí, porque el punto de partida de allí son dos vías con estándares internacionales, no problemas de capacidad, y el problema de aquí es una sola vía, no estándares y problemas de capacidad. Entonces, es difícil que la medicina pueda ser la misma cuando el punto de partida es tan radicalmente diferente.

En cuanto al autogobierno, sí, la verdad es que, para nosotros, tener un convenio en esta materia, lo hemos defendido siempre, es muy importante porque nos da capacidad de influir en algo, que yo lo reconozco, que es competencia del Estado. Esto es conocido y se ha dicho. Dentro de esa estructuración de competencias de unos y otros, esto es así, pero que Navarra tenga capacidad de influir lo más posible en una infraestructura que nos afecta, a nosotros nos parece relevante. Por eso hemos defendido el convenio como la mejor fórmula de estar presentes en una infraestructura, y, por eso, que se revoque un convenio sin jurídicamente seguir el procedimiento previsto, ya veremos lo que dicen los servicios jurídicos, insisto, que están trabajando, ya veremos lo que tengan que decir.

Y, sobre todo, cuando políticamente creo que no es el momento en el que, a la luz de los acontecimientos, eso tenía mayor sentido, a nosotros nos deja absolutamente confundidos, preocupados y enfadados. Como lo que queremos es que Navarra siga teniendo convenio, nosotros no tiramos la toalla, esto también lo digo claramente. Veremos qué sucederá o no sucederá con eso. Nosotros no tiramos la toalla.

El señor Couso me hablaba del Tribunal de Burdeos, la declaración de utilidad pública. Lo que el Tribunal de Burdeos ha cuestionado está dentro de la línea Burdeos-Dax en concreto, que es la que se está analizando, porque es verdad que Aquitania lo que está haciendo es presionar para que, por lo menos el siguiente tramo, desde Burdeos hasta Dax, vaya no a plataforma, y también está presionando para que haya conexión con Toulouse, que ahí son las dos regiones las que están presionando para eje Burdeos-Dax, Dax-Toulouse. Dicho sea de paso, lo que demuestra es que Francia vela por sus intereses y que las prioridades europeas, por mucho que desde Europa le estiren de las orejas, trata de vadearlas, pero quiero decir que el Tribunal de Utilidad Pública, lo único que ha hecho es declarar la no utilidad pública de la variante de Burdeos, solo de la variante de Burdeos, no de todo el tramo, no ha cuestionado el tramo Burdeos-Dax, lo que ha cuestionado es la variante de Burdeos. El Gobierno francés está recurriendo porque entiende que precisamente desde la óptica de mercancías, la que precisamente a usted le preocupa y comparto, esa variante de Burdeos es donde más sentido

tiene. Entonces, el Gobierno francés está recurriendo precisamente para que esa revocación del interés público de la variante, solo de Burdeos, sea corregida, insisto, por un tema de mercancías precisamente, pero lo que es el eje Burdeos-Dax no está cuestionado, o sea, la utilidad pública del Burdeos-Dax no está cuestionada. Lo digo por situar las cosas en su justa dimensión.

El Partido Socialista de Navarra. Me decía el señor Garmendia, que no está. Hombre, enfadado sí que estoy, esto es así, o sea, defendemos el interés estratégico del convenio y nos dicen que nos lo quitan, y, además, nos lo dicen jurídicamente con un procedimiento no adecuado, y cuando políticamente entiendo que no se dan las circunstancias, efectivamente estoy enfadado y preocupado. De ahí a noqueado, yo creo que no, con todo el cariño se lo querría decir al señor Garmendia.

Decía el señor Garmendia: No cumpliendo el convenio. Que no, que el Gobierno de Navarra no está incumpliendo el convenio, ¡que no! Precisamente, como decía el señor Adanero y ha leído la señora Beltrán, en la carta del Ministro habla de un convenio del 2010, con un calendario antiguo que se ha incumplido en los años anteriores. No está diciendo que este Gobierno esté incumpliendo nada. Lo dice el propio Ministro y, además, la señora Beltrán ha terminado la frase, y es así. Entonces, que no, que el Gobierno no está incumpliendo nada, y, además, insisto, no está incumpliendo porque no ha querido incumplir nada, porque creía que era importante no incumplir nada, por esa razón, porqué a este Gobierno le interesaba el convenio claramente.

Claro, si para algunos licitar obra en diciembre del 2017 es cumplir y licitar en enero es incumplir, ¡apaga y vámonos!, cuando eso no lo dice en ningún sitio. Si para algunos no poner partida presupuestaria en el 2018 es incumplir un convenio, cuando eso no lo dice en ningún sitio, y cuando, además, está acreditado y demostrado que se puede ejecutar obra en el 2018 sin que haya partida presupuestaria en el 2018, insisto, si para algunos eso es incumplir, apaga y vámonos, otra vez.

Por eso interpreto yo que esos dos enganches, el de la partida presupuestaria y el de licitar en el año 2017, que son los enganches del Partido Popular, insisto, señora Beltrán, me parecen endebles. Que enganchar el incumplimiento en «no licite usted en el 2017», frente a «licite usted en el 2018», o la partida presupuestaria, de verdad, me parece endeble, que estamos prácticamente en noviembre del 2017, que no estamos en enero del 2015, que estamos en noviembre de 2017, prácticamente, no estamos todavía.

¿Que todos los que intervenimos en un proceso tenemos algo de responsabilidad?, como decía el señor Garmendia, seguro. Yo lo reconozco. Todos los que intervenimos en una gestión de algo tenemos una parte de responsabilidad, seguro, para lo bueno y para lo malo, yo eso, evidentemente, no puedo negarlo porque sería de muy poco sentido común. Siempre hay cosas que uno puede hacer de otra manera, puede hacerlas mejor, peor, en fin, que alguna parte responsabilidad seguro que podemos tener.

Me decía el señor Garmendia, y también la señora Beltrán: Es que no han hecho ustedes ningún guiño, no han hecho ningún gesto, no se ve nada. La colaboración que se ha mantenido, incluso después de habernos comunicado que se quería romper esto, que dio pie a la comisión de seguimiento que hemos citado antes, del 18 de septiembre, la cooperación que se ha seguido manteniendo, ¿no es nada? ¿No es un guiño? ¿No es un gesto? ¿No es nada? No

es nada. Se lo digo a su partido. Usted ha dicho que el primo de Zumosol es usted, que lo ha dicho usted, ha dicho que ni era UPN, ni era el Partido Socialista, ha dicho: Soy yo, el Gobierno del Partido Popular, lo ha dicho usted, no mire a nadie más. Se habla de guiños y de gestos. ¿No hemos hecho ningún guiño ni ningún gesto? Parece que no.

Señora Beltrán, voy con usted, engancho, me dice: Está usted derrotado, partida perdida. Yo no la considero perdida, ahora, quizás su Gobierno le ha dicho a usted: Está perdida y terminada. No lo sé. Yo, desde luego, no la considero perdida. Se lo traslado aquí, en sede parlamentaria. No la considero perdida porque este Gobierno considera importante, estratégico, que Navarra tenga un buen convenio en esta infraestructura que, a su vez, considera estratégico.

Decía usted: Hacer la obra es prioritario. Sí, pero, ¿es clave y esencial licitar en diciembre del 2017? Su Gobierno tiene un plazo comprometido con el Gobierno vasco y con el Gobierno de Navarra en diciembre de este año, tener terminado el estudio informativo de la conexión Vasca, desde Zuasti hasta la Y vasca. Su Gobierno tiene comprometido ese plazo. Si su Gobierno tardara diez días más, podría yo decir que hay una falta de compromiso, que esto es un absoluto... ¿Podría decir esto o usted me diría: Hombre, diez días más para terminar un estudio informativo...? ¿Va esto de diez días? ¿Y también para su Gobierno va a ir esto de diez días? Insisto, su Gobierno tiene un plazo muy en breve, su Gobierno se ha comprometido en diciembre con el Gobierno vasco y con nosotros a terminar un estudio informativo. Si no lo termina en diciembre, ¿usted le dirá a su Ministro: Oiga, ¡que ha incumplido un plazo!? ¿Le echará todas las cargas o todas las maldiciones del cielo a su Gobierno si retrasa en un plazo que tiene comprometido enseguida, en diciembre? ¿Si no lo cumple, le va a echar usted todas las maldiciones del cielo, si estamos hablando de diez días o quince días o veinte días?

Entenderá... ¿qué esperará que haga yo? El plazo es el plazo, y si no se cumple religiosamente... Apunte y pregunte, porque ahí hay un plazo, ahí hay un plazo comprometido, perfectamente comprometido.

Su Ministro dice: 2023, todo terminado, lo ha dicho hace nada, hace tres o cuatro semanas. Todo terminado, desde Zaragoza hasta la Y vasca. ¿Debo deducir que el Partido Popular, si no cumple y el 31 de diciembre de 2023 no está terminada toda la infraestructura, todo el corredor, desde Zaragoza hasta la Y vasca, debo deducir que no está comprometido con Navarra por eso? O sea, si se retrasa un año, pongamos, ¿debo suponer yo que el Partido Popular no está comprometido con Navarra? Ya llegará dentro de cinco años y ya lo veremos, pero ¿debo yo suponer eso? Los plazos, insisto, efectivamente le aprietan a quien tiene la competencia, como usted ha dicho.

Creo que mantener hoy el 2023, por ejemplo, en el Castejón-Zaragoza, cuando usted sabe que lo que va a hacer el Ministerio es licitar el estudio informativo, y vamos a ver si lo licita inicialmente este año, que tiene partida, otro plazo –veremos si se cumple–, pero si se licita el Castejón-Zaragoza este año, tiene un año y pico para tenerlo listo –estamos hablando de principios del 2019, estudio informativo, luego viene la declaración de impacto ambiental–, si no está toda la obra terminada antes de finales del 2023, ¿podemos decir los demás que el Partido Popular no está comprometido con Navarra? ¿Podemos decirlo?

Hace poco el ministerio nos trasladó que la declaración de impacto ambiental del bucle de Pamplona se tiene que actualizar, se va a actualizar. Le hago la misma pregunta, finales del

2017; actualización, 2018; 2023, todo terminado. Si el Partido Popular no termina todo en 2023, también el bucle de Pamplona, ¿podré decirle que el Partido Popular no cree en Navarra o no apuesta por Navarra? Seamos serios con los plazos, que no es lo mismo predicar que dar trigo. Todos entendemos, o por lo menos yo así lo pensaba, este Gobierno desde luego lo entiende, que a veces, en los grandes proyectos de infraestructuras, los plazos hay que entenderlos con una cierta flexibilidad. Todo el mundo entiende, pero en las dos direcciones.

Me ha dicho usted que la pretensión de este Gobierno es dejar a Navarra aislada o hundir Navarra. ¡Por favor, señor Beltrán! Un convenio del 2010, ¡que no se ha hecho nada! Ha dicho de este Gobierno, ¡hombre, por favor! Señora Beltrán, «dejar a Navarra aislada», «hundir a Navarra». Le vuelvo a hacer la misma pregunta, usted lo ha dicho: Yo soy el primo de Zumosol, el Gobierno del PP. Si para el 2023 no está terminado, ¿yo podré decir que ustedes han hundido Navarra y que lo que quieren es hundir a Navarra si no está terminado para el 2023?

¡Hombre, señora Beltrán! Vamos a medir las cosas y vamos a situarlo todo en un escenario ordenado. Insisto, nosotros hemos puesto, 18 de septiembre, una propuesta de convenio completa, desde Zaragoza hasta la Y vasca. Por cierto, creo que al señor Ministro en el primer párrafo de su carta el subconsciente le ha traicionado un poquito cuando dice, habla del convenio, en el año 2009, habla del protocolo que se firmó entonces y dice: «Si bien la posición actual del Gobierno de Navarra no hace posible el desarrollo del proyecto tal y como entonces se había planteado». Oiga, es que el convenio que hemos planteado no es tal y como entonces se había planteado, es que es de otra manera, ¿o qué pasa, que lo que queremos hacer es lo que estaba planteado en el 2009 y ya está? Queremos hacer desde Castejón, norte del río Ebro hasta la comarca de Pamplona y punto, porque eso es lo que se firmó en el 2009, que no se firmó otra cosa, no se firmó nada más. Si hay algún documento, señor Zarraluqui, firmado que yo no haya visto debajo de alguna alfombra, ya me interesaría. Pero en el 2009, no. Ese creo que es del 2011, posteriores.

Entonces, vamos a ver, que estamos hablando de cosas muy serias, que esta es una infraestructura estratégica para Navarra y si nos empezamos a quedar en cinco días para arriba, diez días para abajo, si usted por diez días... Insisto, esto es una cosa muy seria para este Gobierno, tener un convenio con el Estado para el desarrollo de una infraestructura estratégica para nosotros es clave, nosotros ahora mismo donde ponemos el foco es en tratar de mantener este convenio y negociarlo para que sea un magnífico convenio que recoja todo el corredor y toda la infraestructura.

Esperaremos la valoración de los servicios jurídicos. Yo intuyo, pero es una intención, que la Comisión de Coordinación y Seguimiento tiene que jugar un rol, porque para eso está, eso es lo que dice convenio, para eso está, tendrá que jugar un rol necesariamente, y vamos a ver lo que puede salir de ahí. Por mi parte, nada más. El tiempo nos seguirá dando oportunidades, me imagino, de comentar esta cuestión. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Ayerdi jauna. *Just in time*.

Habiendo concluido, por tanto, las dos comparencias, solo resta agradecer aquí la presencia del Vicepresidente de Desarrollo Económico, así como de su Jefe de Gabinete.

Dicho esto, y concluido el orden del día, se levanta la sesión. Eskerrik asko.

(Se levanta la sesión a las 12 horas y 40 minutos).