DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

IX Legislatura | Pamplona, 2 de octubre de 2018 | NÚM. 73

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. CASTIELLA IMAZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 2 DE OCTUBRE DE 2018

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar su posición sobre el nuevo convenio con el Gobierno de España con relación al TAV.

(Comienza la sesión a las 9 horas y 16 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar su posición sobre el nuevo convenio con el Gobierno de España con relación al TAV.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Egun on guztioi, foru parlamentari jaun-andreok. Garapen Ekonomikorako batzorde honen bilkura hasi baino lehen, ongi etorria eman nahi diot lehendakari orde eta kontseilari den Manu Ayerdi jaunari eta baita bere kabineteburuari ere, Ayerdi Echeverri jaunari, hemen baitugu.

Como decía, doy la bienvenida al señor Consejero y a su jefe de gabinete. Y pasaré a leerles el orden del día de esta sesión. Es la comparecencia para que el Consejero de Desarrollo Económico explique su posición sobre el nuevo convenio con el Gobierno de España en relación con el TAV. Ha sido suscrita por el señor García Adanero, del Grupo Parlamentario de Unión del Pueblo Navarro y, por tanto, le corresponde el primer turno para exponer la motivación de esta solicitud. Cuando quiera.

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenos días. Agradezco la presencia del Vicepresidente de Desarrollo Económico y del Jefe de Gabinete del propio departamento de Desarrollo Económico. La comparecencia viene solicitada, haciendo un poco de historia, porque allá por febrero de 2017, todos recordarán, hubo una reunión del Ministro de Fomento y del Consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra en la que los dos deciden con el tema del tren no hacer nada. En aquel momento deciden que lo mejor es no hacer nada, a los dos les venía bien, al responsable del Gobierno de Navarra le venía bien que no se hiciera nada porque así no incomodaba a sus socios de gobierno y al Gobierno de España le venía bien no hacer nada porque así no gastaba dinero. Con lo cual todos contentos y así quedaba la cosa. Sí que se habló de hacer estudios, etcétera, lo habitual. En ese momento desde Unión del Pueblo Navarro dijimos que eso no podía ser así, y una de las condiciones que se le puso en este caso al Gobierno de España para aprobar los presupuestos de 2017 fue que el tren de alta velocidad en Navarra fuera una realidad y que constara así en los presupuestos. A partir de eso el Gobierno de España sí que se pone las manos a la obra e intenta llegar a un acuerdo con el Departamento de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra después de intercambiar muchos papeles, parece ser, y con la nula voluntad acreditada por parte del Gobierno de Navarra para llegar a un acuerdo, porque sus socios de gobierno no se lo permitían. En un momento dado, ya le decimos al Gobierno de España: «Oiga, usted es competente, empiece a hacer las obras, porque si espera a que le firme el Gobierno de Navarra algo, no se van a hacer las obras». Y así hasta hoy, que ya se están haciendo las obras. Es un resumen rápido. ¿Por qué le volvemos a instar al Consejero? Porque hace poco, por parte del Partido Socialista, se dijo que el ministro estaba preparando un convenio para ofrecérselo al Gobierno de Navarra con la idea de poder llegar a un acuerdo. Y nosotros en este punto, ¿qué queremos saber? Si el Gobierno de Navarra en este momento ya está en condiciones de firmar un convenio, porque ya no tiene problemas con sus socios de gobierno, porque entiende que quedan ocho meses para las elecciones. Igual le compensa más hacer caso al Gobierno que hacer caso a sus socios. O por el contrario, tiene claro que no va a firmar ningún convenio, porque sus socios de Gobierno no le dejan firmar un convenio. Por lo tanto,

yo creo que nos ahorraría sobre todo tiempo a todos diciendo: «Pues mire, no me ofrezca ningún convenio porque no vamos a firmar ningún convenio, porque mis socios no me dejan firmar ningún convenio, o tráigame algo, que aunque mis socios me digan que no, yo lo voy a firmar porque creo que ya puedo poner los intereses de Navarra por encima de mis socios de Gobierno». Eso es lo que nos interesa saber. Y más vale que la diferencia de antes, mientras estos papeles van y vienen, es una realidad que las obras se están realizando gracias a los acuerdos a los que se llegaron anteriormente. Y eso es por lo que le pedimos que comparezca. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor García Adanero. Y por tanto, puede proceder por un tiempo de treinta minutos. Ayerdi jauna, zurea da hitza. Nahi duzunean.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Ha vuelto a hacer crac aquí, espero que no vuelva a romperse otra vez. Ya sería grave. Buenos días a todos. Egun on guztioi. Bien, la verdad es que esta comparecencia es un poco como el día de la marmota. Pero, en fin, yo ya entiendo que les interesa hablar de esto una y otra vez. Y como siempre yo encantado de estar aquí. En primer lugar, no entraré especialmente en el relato de presentación que usted ha hecho, señor García Adanero. Porque, en fin, eso nos llevaría para mucho. Sí le diré, en cualquier caso, que desde el Gobierno siempre hemos defendido que en Navarra hay dos gravísimos problemas en lo que toca a nuestra red ferroviaria. Una es que no tenemos capacidad suficiente, y eso es un problema evidente que incluso ya se nota hoy. Con lo cual, en el medio o largo plazo, qué vamos a decir. Y la segunda gravísima cuestión es que no se cumplen los estándares internacionales, además de la capacidad. Esos son dos elementos que están ahí, dos elementos que hay que solucionar y dos elementos en los cuales yo creo que el interés general de Navarra está en juego. Y, efectivamente, desde ese punto de vista, por eso, como solución hemos apostado por un planteamiento fuerte de corredor Cantábrico-Mediterráneo. Desde luego, que desde Zaragoza pase por Pamplona hasta la Y vasca, que sea mixto de pasajeros y mercancías y que resuelva necesidades tanto de pasajeros de media y larga distancia y también de cercanías. En fin, que resuelva estas necesidades.

Claro, en esa solución, usted lo decía, competente es el ministerio. Hay dos soluciones posibles. Había dos soluciones posibles, desde siempre, para resolver esta cuestión. La una es mantener la vía que actualmente tenemos en uso, por supuesto, eso desde luego, para todo lo que es el tráfico de mercancías y apostar por el corredor ferroviario, digamos la línea de altas prestaciones para pasajeros y mercancías, combinar ambas cosas. La otra era coger la línea actual, duplicar la vía, modificar el trazado para que tuviera capacidad y cumpliera estándares. De los dos planteamientos, el ministerio, tanto en el gobierno anterior como entiendo que este gobierno de ahora también, no he escuchado otra cosa, ha mantenido que la solución adecuada a largo plazo es la construcción de un nuevo corredor de altas prestaciones. Y nosotros ya, desde hace un tiempo, hemos dicho que es una posición que nos parece correcta, en la medida en que es una posición que ofrece una mayor reserva de capacidad a largo plazo. Y sobre todo también cuando se evidencia que no hay clarísimamente, por lo menos, grandes diferencias de coste entre una y otra. Insisto, siempre en cualquier caso, corredor y mantenimiento en uso de la línea actual. Por supuesto.

A partir de aquí, usted lo ha dicho, la institución competente es el ministerio. Y nosotros lo que hemos hecho desde el Gobierno de Navarra es instar a que quien tiene la competencia actúe también. Porque es verdad que desde el punto de vista, así también en la Estrategia de Especialización Inteligente se ubica, la mejora del corredor es una cuestión importante a largo plazo para la Comunidad.

A partir de ahí, se pone encima el debate del convenio. Respecto al convenio tengo que decir dos ideas. Y luego entraré un poco más en desarrollo. Primero, el convenio es un medio para hacer algo. Es un medio. No es un fin en sí mismo. El fin no es firmar un convenio. El fin es que avance el corredor. Que el corredor avance. Yo creo que esto es importante, porque a veces da la sensación de que el convenio se transforma en un fin en sí mismo. Primera cuestión, que me parece relevante. Lo que es importante por lo menos desde la visión del Gobierno de Navarra y del interés general de la ciudadanía es que el corredor avance. Eso es lo que es importante.

Y que avance el corredor en toda su extensión. Usted habla solo de obras, obras, obras, y está hablando solo de Castejón-Campanas. Pero yo siempre he dicho que tan importante como que haya obras en un tramo es que avance todo el corredor. Todo el corredor tiene que avanzar. Y, sin embargo, yo siempre veo que el discurso de UPN es obras, obras. Tan es así que recuerdo perfectamente como la propuesta de convenio que nos remitió en su momento el ministro De la Serna era una propuesta de convenio solo Castejón-Campanas, solo Castejón-Campanas. Ahí no había ninguna reflexión sobre el corredor. Ninguna reflexión sobre el Zaragoza-Pamplona-Y vasca. Solo única y exclusivamente una propuesta para Castejón-Campanas.

Entonces, primera cuestión, que el convenio no es un fin. El convenio es un medio. Pero la clave es que el fin avance, es que pasen cosas en las infraestructuras. Eso es lo que importa. E insisto, quien tiene la competencia es el ministerio. Segundo, el que haya un convenio, y para eso no hay más que mirar la historia recentísima, no demuestra o no garantiza, perdón, que la infraestructura avance. Eso también la realidad nos lo evidencia. Ha habido un convenio y es evidente que han estado las obras paralizadas durante varios años. Esto es evidente. Yo creo que es una cuestión evidente. Con lo cual, el convenio tampoco garantiza que el objetivo, que es que el corredor avance, avance. Creo que es otra idea importante.

Y tercera idea importante, el convenio puede ser bueno, malo o regular. Es decir, no cualquier convenio es bueno en sí mismo. No cualquier convenio es bueno en sí mismo. Puede ser bueno, malo o regular. Entonces, yo creo que en relación con el convenio, estas tres ideas son importantes.

También ya desde el año pasado el Gobierno de Navarra trasladó su posición favorable a tener un buen convenio. Un buen convenio, no cualquier convenio. Un buen convenio. Trasladó esa posición favorable. Posición por otra parte que también he trasladado al ministro Ávalos en la carta de principios de julio al hablar de convenios. De hecho, en la propuesta que el Gobierno de Navarra trasladó al ministro De la Serna en septiembre del año 2017, propuesta de convenio, que se trasladó un documento propuesta de convenio, yo diría que había varios matices novedosos, pero seguramente había tres elementos muy importantes que no estaban en la propuesta que recibimos en mayo del ministro De la Serna. Tres elementos.

Un elemento es que el convenio fuera de todo el corredor. Que hablara, por lo tanto, del tramo Zaragoza-Pamplona-Y vasca. Eso era un elemento para nosotros, para el Gobierno, desde luego, esencial. Eso no quiere decir que estemos hablando de convenir obras desde Zaragoza hasta la Y vasca. No quiere decir eso. Quiere decir que el convenio se refiera a todo el corredor. Porque tenemos visión de corredor. Otra cosa es que el tratamiento que se le pueda dar a cada tramo en ese convenio sea distinto. Pero el convenio tiene que hablar de todo el corredor.

Cuestión importante también es que, al hablar de todo el corredor en nuestra propuesta de convenio, marcábamos un objetivo de plazo, de plazo de finalización para todo el corredor, para todo el corredor. Por otra parte, el mismo plazo que el ministro De la Serna había repetido muchísimas veces mediáticamente, y ustedes lo saben. Año 2023, año 2024, ustedes recordarán. Entonces nos parecía muy importante, y no aparecía en la propuesta de convenio que recibimos del Gobierno del PP, una referencia, por lo tanto, a todo el corredor con esa referencia de plazo orientativo de finalización. Primer elemento, insisto, novedoso en la propuesta que nosotros le remitimos.

Segundo, la fórmula también de recuperación por parte de Navarra de los fondos anticipados. Es otro elemento que nosotros incluimos en nuestra propuesta y que no estaba en la propuesta que nos trasladó el ministerio. Ustedes recordarán las dificultades que tuvimos con aquellos famosos 45 millones de euros que se tenían que haber abonado bastante tiempo atrás y lo que costó que aquello se recuperara. Ese tipo de cuestiones está claro que había que mejorarlas en la redacción y, además, técnica y jurídicamente es posible.

Y además había un tercer elemento que también parecía muy muy relevante. Y es que el bucle de Pamplona estuviera bien recogido. Y sobre todo que el planteamiento de trabajo en relación con el bucle mejorara. Mejorara como había mejorado en otras latitudes. Ya hemos tenido ocasión en esta legislatura de hablar mucho sobre cómo el bucle que en su momento fue el primer tramo que tuvo la primera EIA, allá por el año 2004, pues hoy por hoy, administrativamente hablando, es el que se ha quedado casi más atrás. Porque hoy por hoy ni siquiera tiene un estudio informativo. Porque la EIA que se hizo caducó y en definitiva, insisto, ni siquiera tiene ahora un estudio informativo actualizado, ni siquiera licitado. Ni siquiera licitado.

Con lo cual, esos tres elementos nosotros los poníamos encima de la mesa, entre alguna otra cosa más. Con lo cual, la posición del Gobierno es un convenio sí, entendido como un medio, nunca como un fin en sí mismo. Pero un buen convenio. Un buen convenio, no cualquier cosa. Y esa es la posición que hemos mantenido y que insistimos. ¿Por qué un convenio sí? Porque nos parece que, efectivamente, si hay un convenio, eso le da a la Comunidad, aun no siendo su competencia, la posibilidad de estar más cerca de infraestructura en todos los pequeños detalles. Y eso entendemos que es bueno. Y esta es la posición que hemos defendido. A partir de ahora, pues vamos a ver. Yo todavía sigo sin tener una fecha de respuesta por parte del señor Ávalos para juntarme con él. Y, bueno, ya iremos viendo.

En cualquier caso, yo sí digo una cosa, y cierro con algo que ya he dicho y que me parece muy importante, el Gobierno de Navarra nunca ha perdido que lo importante es el fin. Nunca ha elevado el convenio como un fin en sí mismo, lo importante es que la infraestructura avance y

que avance en todo el corredor. Lo he dicho una y mil veces. No hay que obsesionarse únicamente en un tramo, hay que impulsar en todos los tramos. Y hay que recordar a quien tiene la competencia que avance. Ahora mismo, por ejemplo, tenemos encima de la mesa si repasamos por tramos, ustedes lo saben bien, tenemos en el tramo de salida de Pamplona hasta la Y vasca, que es un tramo importantísimo, importantísimo, porque nos conecta con el corredor Atlántico, un tramo absolutamente clave, de acuerdo con los plazos convenidos con el anterior gobierno del Estado, teóricamente en este año 2018, una vez presentado el estudio informativo a finales de 2017, que fue en enero de 2018, el ministerio debería estar terminando la EIA de ese tramo. Es otra de las cuestiones que están para hablar con el ministro Ávalos. Cómo está, los avances de los trabajos en la conexión Pamplona-Y vasca. Y es importantísimo ese tramo, es importantísimo. Hay que ver cómo está esto.

El bucle, como les decía, teóricamente el ministro De la Serna ya se comprometió a licitar de forma inminente el estudio informativo del bucle. No se ha licitado. No se ha licitado. Ustedes lo saben, que no se ha licitado ese estudio informativo del bucle. Bueno, hay cosas que hacer. Quiero decir, que no todo es convenio, que la clave es la infraestructura. La clave es la infraestructura.

Efectivamente, en lo que es el tramo Castejón-Campanas, se están licitando y ejecutando actuaciones. Y en el tramo Castejón-Zaragoza se ha licitado el estudio informativo. Se ha licitado y se ha adjudicado. Tenemos por delante yo no sé si son 18 o 24 meses de redacción del estudio informativo. Bueno, todo eso es lo que está por delante. En definitiva, la clave es la infraestructura, una infraestructura que se une a la red actual, que evidentemente se mantiene. Eso es fundamental. Y ambas conforman el sistema ferroviario a futuro de Navarra. Y una infraestructura que lo que el Gobierno quiere es que avance. Pero, insisto, que avance en todo su recorrido. A partir de ahí, el convenio será un medio, pero tiene que ser un buen medio. Tiene que ser un buen medio, cualquier convenio no. Hay que ver de qué estamos hablando. Y hoy por hoy todavía yo no he recibido ninguna propuesta de convenio para analizarla ni para valorarla. Por mi parte, nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, kontseilari jauna. Y, por tanto, comenzando por el grupo proponente de esta comparecencia, el señor García Adanero tiene la palabra. Cuando quiera.

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señor Presidente. Le diré en primer lugar que estando como estamos, en octubre ya, es increíble que por parte del ministerio no se le haya dado una respuesta a la carta que le ha enviado, teniendo como se tiene no solo esta gran infraestructura que está en este momento en marcha en la Comunidad Foral de Navarra, sino otras, como todo mundo sabe, que están en los Presupuestos Generales del Estado y que lógicamente pueden tener su plasmación en la Comunidad Foral. Y yo creo que lo normal, por parte del ministerio, yo creo que ha pasado el tiempo suficiente como para aterrizar y desde luego ponerse en contacto con el Consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.

Dicho eso, lo que queda claro es que usted está más cómodo sin convenio. Es evidente, porque así no tiene que firmar nada y, por lo tanto, ante la presión de los grupos que apoyan al Gobierno, que son contrarios al Tren de Alta Velocidad, siempre se puede decir que es competencia del Estado y que nosotros mucho más no hemos hecho. Y, por lo tanto, se siente

más cómodo. Nosotros creemos que hubiera sido mejor que el Gobierno de Navarra hubiera firmado un convenio, porque participa en la obra. Pero bien es cierto que ahí compartimos que el convenio es un medio y no es un fin. Lógicamente. Lo importante es que se haga la obra, que la pague quien la tiene que pagar, que es el Ministerio de Fomento, que es el competente, y, por lo tanto, que se vaya realizando. Y en ese sentido, pues normal que queramos que se hagan obras. Es que si no se hacen obras, no hay tren. Pero, claro, ustedes dicen: «Es que ustedes quieren que se hagan obras». Claro, es que si solo es papel, pues podemos hablar del papel cien años. No, es que queremos que haya obras para que haya tren. Y usted mismo ha reconocido que se habla del Zaragoza conexión con la Y vasca. O sea, primero dice que solo Castejón. Están los estudios informativos, como bien ha comentado, está la solución con la Y vasca, que ahí hay opiniones. Desde luego, puestos a opinar, a nosotros nos parece más lógica, desde el punto de vista de recorrido que la conexión sea por Ezkio, pero, evidentemente, no hay una decisión tomada. Y en ese sentido, nosotros creemos que es importante y más vale que era una competencia del Gobierno de España en este caso, porque si no, lógicamente, no se hubiera hecho nada en el tren, porque el jueves mismo tuvimos un posicionamiento de uno de los grupos que apoya al Gobierno pidiendo precisamente la paralización de estas obras, porque se está radicalmente en contra y, por lo tanto, con el apoyo del Gobierno no se hubiera llevado a cabo ninguna de las obras de las que estamos hablando. Por lo tanto, nosotros lo que esperamos es que esto no ralentice el tema. Como el Ministerio de Fomento es el competente, esperemos que el Ministerio de Fomento, con el tema del famoso convenio, no diga ahora hasta que no acuerde con Navarra vamos a paralizar las cosas y tal. Eso no es culpa suya, evidentemente. Pero espero que no saquen esa excusa, sino que sigan adelante con las obras. Difícilmente se puede ofertar un convenio si no se reúnen con usted, eso también es cierto. Que es complicado el poder firmar un convenio si no hay reuniones previas. Y nosotros lo que esperamos es que, por parte del Gobierno de España, se siga con los plazos que estaban previstos, que se estaban llevando a cabo, con las licitaciones que se estaban llevando a cabo, con los estudios informativos que se estaban llevando a cabo. Y que en todo caso, sí nos ha quedado claro, como digo, yo también le diría al Gobierno de España que tampoco pierda mucho el tiempo en ofrecer el convenio al Gobierno de Navarra porque yo creo que hoy ha quedado evidente que por parte del Departamento de Desarrollo Económico la facultad para firmar un convenio sobre el tren de alta velocidad yo creo que en estos momentos no es posible, porque es evidente que por parte de los grupos que apoyan al Gobierno de Navarra no se le permite firmar ese convenio, como no se le permitió firmarlo hace ahora un año, en septiembre del año 2017. Porque con aquel convenio que se ofrecía se podía haber llegado a un acuerdo, usted lo sabe. Había condiciones para llegar a un acuerdo. Se podía haber hecho. Pero mandaron más aquellos que apoyan al Gobierno. Por lo tanto, esperemos que, por un lado, por parte del Gobierno de España se sigan llevando las obras adelante, para que esto sea una realidad. Y por otro, por parte del Gobierno de Navarra, por lo menos por lo menos no se le pongan pegas para que esta obra sea una realidad en la Comunidad Foral de Navarra. Nada más, muchísimas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor García Adanero. Continuando con el resto de los grupos, por el Grupo Parlamentario de Geroa Bai, señor Eraso Salazar. Nahi duzunean.

SR. ERASO SALAZAR: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señor Ayerdi y señor Ayerdi Echeverri. Ha hablado el señor García Adanero en su primera intervención de tiempos y vísperas de elecciones. Yo creo que esa es la hoja de ruta de Unión del Pueblo Navarro. Es en lo que está pensando. El señor García Adanero, en la petición de la Comisión, pide que venga el Consejero para explicar su posición sobre un nuevo convenio con el Gobierno de España y en la exposición habla de que el señor Ayerdi, en algún momento, la petición es del 25 de julio del año pasado, dice que informó el señor Ayerdi de la intención de poder firmar con el Gobierno de España un nuevo convenio relativo al tren de alta velocidad. Y luego le pide que explique su posición. Pues su posición está clara. Su posición está clara y usted mismo lo dice. Lo dijo el señor Ayerdi, su disposición a firmar un buen convenio con el Gobierno de España. Nosotros entendemos que esa es la postura del departamento. Ya lo ha explicado el señor Ayerdi. Un buen convenio y que el convenio es un medio, no es un fin.

Y quiero recordarle al portavoz de Unión del Pueblo Navarro que esto tiene mucha historia. Esto no es una cosa de hoy, ni de esta legislatura. El 5 de junio de 2017 la Junta de Portavoces de este Parlamento aprobó una declaración institucional, a propuesta de Geroa Bai, en la que se mostraba el compromiso con el corredor ferroviario Atlántico-Mediterráneo. Y uno de los puntos que se aprobó, y que aprobó también Unión del Pueblo Navarro, decía que el Parlamento de Navarra considera necesario que los Gobiernos de Navarra y España acuerden un nuevo convenio para la solución ferroviaria anteriormente mencionada que incorpore un sistema de financiación no gravoso para los intereses de la ciudadanía navarra. Y ese es uno de los argumentos que hoy ha vuelto a repetir aquí el señor Consejero.

También ese mismo mes de junio del año pasado, el día 13 de junio, a petición del Partido Socialista de Navarra, volvió a haber una comparecencia en esta Comisión y se hablaba también del convenio del Estado y de la necesidad de seguir dialogando para que la aportación de Navarra a ese convenio fuera la mejor para los intereses de la Comunidad. Hubo más en octubre de ese mismo año, Unión del Pueblo Navarro volvía a interpelar al señor Consejero. El 1 de febrero de este año hubo una moción en Pleno a propuesta del Partido Socialista de Navarra y todos tenían el mismo denominador común, el convenio.

Y bien saben ustedes, todos ustedes, cuál ha sido el recorrido de esta infraestructura. Se sabe quién la firmó en un primer momento y cuando se firmó ese primer convenio. Saben quién decidió pararlo y cuándo. Se sabe quién, de forma unilateral, decidió dar por concluido el convenio que existía. Y también se sabe quién presionó al gobierno estatal para que se tomara esa decisión. Y también saben el trabajo que ha venido desarrollando el Departamento de Desarrollo Económico. Elaboró un estudio del corredor ferroviario Mediterráneo-Cantábrico a su paso por Navarra. Y elaboró un borrador de convenio que se remitió al ministro De la Serna. Ese borrador de convenio que nosotros apoyamos en su día recogía el papel que tenía que desarrollar el Gobierno de Navarra, a sabiendas de que esa infraestructura es competencia del Estado. Ese convenio comprometía a la administración estatal para que, junto con la Administración Foral, buscara las opciones mejores para la comarca de la zona media. Y, en cualquier caso, garantizar el nivel adecuado de servicio mientras durara la construcción de la infraestructura. Y clarificaba, como bien ha dicho el señor Ayerdi, que es una de las intenciones de ese buen convenio, clarificar la financiación por parte de la Comunidad Foral de Navarra. Para nosotros era un borrador de convenio que daba al Gobierno de Navarra una legitimidad

política y que era un elemento para presionar al Estado en la ejecución de la obra. Pero todo eso se vio paralizado por el exministro De la Serna, ministro del Partido Popular, que contó en todo momento con el apoyo de Unión del Pueblo Navarro.

Ahora es cierto que las cosas han cambiado. El Partido Popular, afortunadamente, ahora está en la oposición, como ocurre aquí en Navarra con los grupos de la derecha. Hay otro gobierno, y hay otro ministro de Fomento. Es verdad, ya dicho el señor Consejero que ya ha escrito al ministro Ávalos y que todavía no ha recibido respuesta. Esperamos que si el Partido Socialista de Navarra puede agilizar la respuesta del ministerio, pues será bienvenida. Nosotros sí que esperamos que este nuevo ministro de este nuevo gobierno tenga una disposición al diálogo distinta a la de los gobiernos del Partido Popular. Porque, al final, es de lo que presume este nuevo Gobierno, presume de diálogo, y esperemos que sea realidad.

Y sí que nos gustaría preguntarle al señor Vicepresidente, en la segunda intervención, el primer convenio de 2010 proponía una comisión de seguimiento. Constituía una comisión de seguimiento que se reunió ya en algún momento. Y me gustaría saber si en estos últimos tiempos ha habido alguna reunión de esa comisión y si ese comité que establecía que debía hacerse un seguimiento de las actuaciones del Estado en la infraestructura está trabajando y tenemos noticias al respecto. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias. Eskerrik asko zuri, Eraso jauna. Jarraian, Euskal Herria Bildu Nafarroa Parlamentu Taldearen aldetik Ramírez jaunak du hitza. Nahi duzunean.

SR. RAMÍREZ ERRO: Eskerrik asko, presidente jauna. Egun on guztioi. Buenos días. Quiero dar la bienvenida a los señores Ayerdi. Y gracias por la información transmitida en una comparecencia solicitada el 25 de julio. Y, bueno, por cuestiones relativas a la contigüidad temporal, todo parecía indicar, por la fecha, que tenía que ver la iniciativa de Unión del Pueblo Navarro con que el Tribunal de Cuentas Europeo y el informe que realizó de auditoría de las inversiones y las construcciones del tren de alta velocidad. Lo digo porque salió por aquellas fechas y, efectivamente, cuestionó en su totalidad la política de infraestructuras en materia de construcción de líneas de alta velocidad en el conjunto del Estado español, pero también en Navarra. Y cuestionó a aquellos que defendían de una manera absolutamente forofa una infraestructura de estas características apoyadas en el vacío del forofismo. Porque, evidentemente, se constataba que no había ningún estudio de coste-beneficio.

El Tribunal de Cuentas Europeo, como ustedes saben o deberían saber, realizó un estudio de la construcción, de las inversiones realizadas por los Estados, cofinanciado también por la Unión Europea. Un total de 14.000 millones de euros en el Estado español en una situación en la que se da una asimetría importante entre la construcción de líneas de alta velocidad por parte del resto de países y del Estado español. Es decir, en el Estado español está el 47,3 por ciento del conjunto de las líneas de alta velocidad construidas. El 47,3 por ciento. En Alemania hay un 11,4, en Italia un 8,6 por ciento. En el Estado español, el 47,3 por ciento.

Este informe especial del Tribunal de Cuentas Europeo, donde se exponen los resultados, tiene como objeto auditar políticas programadas por la Unión Europea en cuestiones de gestión relativas a ámbitos presupuestarios específicos, y en este caso la construcción de alta

velocidad. Esta auditoría de gestión fue realizada por la sala segunda especializada en los gastos de inversión en el ámbito de cohesión, crecimiento, presidida por Iliana Ivanova, miembro del tribunal. Ustedes lo conocen sin duda, si no lo conocen, deberían conocerlo. Les animo a que estudien en profundidad este informe porque es muy esclarecedor. Pues, bien, grosso modo, dentro de las más de cien páginas de las que consta este informe, podemos ver a modo de resumen una serie de cuestiones y conclusiones a las que llega el Tribunal de Cuentas Europeo.

En primer lugar, el tribunal constata que el plan actual de la Unión Europea de alta velocidad en el que esté inscrito el Estado español no está sustentado por un análisis creíble. No es probable que se logre y carece de un enfoque estratégico. Habla también de cómo la infraestructura ferroviaria de alta velocidad resulta cara y cada vez lo es más. Los costes que ello implica podrían ser muy muy inferiores, dice el Tribunal de Cuentas Europeo, con una repercusión escasa o nula en las operaciones, ya que las líneas de velocidad muy alta no son necesarias en todos los lugares en los que se han construido. Asimismo, el tribunal analizó el coste por minuto ahorrado gracias a la introducción del transporte ferroviario de alta velocidad, y constató que cuatro de las diez líneas que auditó costaban más de cien millones de euros por minuto ahorrado. Habla de permanentes sobrecostes. Podrán ver sus señorías también cómo el tribunal lo que buscaba era realizar una auditoría sobre la rentabilidad y eficacia de la cofinanciación de la Unión Europea. Es decir, a ver si realmente estaban justificadas estas inversiones que iban a repercutir en un beneficio social para el conjunto de la ciudadanía. Y las conclusiones, señorías, son demoledoras. Y dice, por ejemplo, en la página 37, cómo debería tenerse en cuenta la opción de mejorar las líneas convencionales existentes con el fin de aumentar las velocidades en lugar de construir una línea de velocidad muy alta puesto que podría generar un ahorro importante en los costes. Por lo tanto, aquellos que durante años y años tampoco es que se haya hecho, porque de esto del tren de alta velocidad venimos hablando desde la segunda mitad de los años noventa y parece que siempre se iba a hacer. Y ahí teníamos fotos con los diferentes ministros de Fomento, ha habido diferentes fotografías en las que se decía que para el 2012 iba a estar construido, etcétera. Habla de demoras también este informe, cómo se demoran permanentemente. Pero dice, efectivamente, que al final no está sustentado el coste en un análisis coste-beneficio.

Pero vayamos a esta cuestión, porque nos parece importante, sobre todo cuando hay tanta sensibilidad en estos momentos con relación a que tiene que estar justificado el gasto de cada euro de recurso público. Tiene que estar justificado. En ese sentido, fíjense, se han arbitrado comisiones de investigación para saber si el gasto realizado en determinadas cuestiones obedece a un coste-beneficio, a un análisis de rentabilidad, si realmente se han tomado las decisiones de una manera sosegada, analizando el coste-beneficio, o ha sido por corazonadas. Es decir, hay una sensibilidad en este sentido. Pues vayamos al tren de alta velocidad y veamos en el Tribunal de Cuentas Europeo qué es lo que nos dicen. Por ejemplo, leo textualmente: «Puesto que las líneas de alta velocidad son inversiones caras, resulta fundamental analizar correctamente todos los costes y beneficios principales por adelantado, antes de decidir si construir o no. Cuando se utilizan correctamente, los análisis de coste-beneficio hacen posible evaluar el rendimiento social de la inversión de un proyecto y su aceptación y utilidad social antes de adoptar cualquier decisión». Pero luego vemos cómo dice el Tribunal de Cuentas Europeo que la mayoría de los estudios de España, con independencia de las características de

la región o del proyecto, revelaron resultados muy similares y una relación de costes-beneficios muy baja. Es decir, los que hay o estaba absolutamente flojos o lo que revelaban era que no se acomodaban a los parámetros que se establecían.

En definitiva, señorías, un informe demoledor. Y que tiene que ser efectivamente analizado por las instituciones de Navarra. Por lo tanto, a nosotros nos extrañó cómo UPN, en esa actitud pueril de no querer ver la realidad, pregunta por otra cosa cuando realmente el principal elemento de análisis que tendríamos que tener es este informe.

Nosotros preguntamos así mismo, si el Tribunal de Cuentas Europeo dice que no hay informes y estudios de coste-beneficio, quizá después de tantos años de gobiernos de UPN apoyando forofamente el tren de alta velocidad y el Partido Socialista apoyando en esa competencia, seguramente el Gobierno de Navarra tendrá sus propios estudios de coste-beneficio. Pues no, nos dice en una respuesta por escrito que de esto se encarga el Estado. Que de los costes-beneficios se encarga del Estado. Es decir, el Gobierno de Navarra no tiene un estudio de coste-beneficio para decir que la mejor opción es la construcción del tren de alta velocidad. Sino que, en todo caso, los tendrá el Estado. Y el Estado, en esos procedimientos de licitación sí que tiene un apartado pequeño en el que salía, pero nada en consonancia con lo que está hablando el Tribunal de Cuentas de la Unión Europea. Por lo tanto, aquí se está forofamente apostando por la construcción de una inversión millonaria despilfarradora sin que nada, ningún informe justifique que, en una relación coste-beneficio, estemos hablando de un beneficio para Navarra. ¿Cuánto costará el billete para una persona que coger el tren en Pamplona? ¿Cuánto le va a costar el billete? ¿Lo sabemos? No. Sabemos cuánto le cuesta ahora. ¿Cuánto le va a costar? ¿Sabemos qué impacto va a tener en la zona media? Nos dice el Gobierno de Navarra que no dispone de ningún informe coste-beneficio de rentabilidad social que nos diga qué va a pasar en la zona media con esta inversión. No hay. No existe. En la Sakana, tampoco. Por lo tanto, señorías, hay otro gobierno, hay otro ministro, pero lo que sigue sin haber son estudios de rentabilidad que justifiquen un proyecto de estas características. Por lo tanto, la oposición de Euskal Herria Bildu, señorías, la conocen. Nosotros creemos en un tren social. Y en un tren social tienen que estar en todas las inversiones justificadas con estudios serios y no en forofismos, que es lo que hemos visto hasta ahora. Muchas gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko. Muchas gracias a usted, señor Ramírez. Continuaremos con el Grupo Parlamentario de Podemos-Ahal Dugu-Orain Bai. Tomará la palabra el señor Velasco. Cuando quiera.

SR. VELASCO FRAILE: Gracias, Presidente. Buenos días y bienvenido, señor Ayerdi. Nosotros también querríamos hace referencia aunque sea brevemente, porque hablaremos más detenidamente el jueves en el Pleno, sobre el informe del Tribunal de Cuentas Europeo. Y sí que efectivamente ha hecho referencia el señor Ramírez y yo también me detuve bastante en la página 39, porque es que verdaderamente es muy fuerte lo que pone. Y lo vuelvo a repetir: «Puesto que las líneas de alta velocidad son inversiones caras, resulta fundamental analizar correctamente todos los costes y beneficios principales por adelantado antes de decidir si construir o no». Y esto está debajo del título que dice: «Los análisis de coste-beneficio no se utilizan como instrumento para la toma de decisiones en los Estados miembros». Pues esto es

lo primero que nos tendríamos que preguntarnos, si se está haciendo o no, antes de hablar de convenios o de cualquier otra consideración. Y llegamos a la conclusión de que, efectivamente, esto no se hace. Que la apuesta y la estrategia que tiene el Estado español por el tren de alta velocidad son única y exclusivamente políticas. Aquí no se trata de conectar ciudades con mucha población o se trata de conectar nodos industriales. No se trata de eso. Se trata de utilizar el tren de alta velocidad como herramienta política. Y tan pronto iba Rajoy, o su ministro De la Serna, venía aquí a Navarra para decir: «Tranquilos, para 2023 lo tenéis aquí todo montado», que una semana después se iba a La Rioja a decir prácticamente lo mismo. Y esto se lo ha criticado la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia cuando analiza la declaración sobre la renta ADIF y ADIF Alta Velocidad correspondiente a 2018. Las declaraciones de la red en las que supuestamente, y también por normativa europea, tienen que hacer una declaración pública de la estrategia a medio plazo, 2018, 2019, 2020, de las líneas que se van a poner en circulación para que las operadoras sepan a qué atenerse. Y no lo saben. No lo saben porque aquí se trata de vender y publicitar. Y usted ha hecho referencia a ello. Cuando habla de que queremos saber qué va a pasar con el estudio informativo del bucle de Pamplona, pues no se sabe. No se sabe. ¿Cuándo se va a adjudicar el estudio informativo del tramo Castejón-Zaragoza? No se sabe. ¿Ya está? Vale. Ahí estamos actualizados.

Pero hay cosas también que me han llamado la atención. En los tres puntos que ha hecho referencia fundamentales que consideraría que tienen que estar incluidos en ese convenio para ser bueno, como dice usted, no cualquier convenio, dice que debe ser un convenio de todo el corredor Zaragoza-Pamplona-Y vasca. De todo el corredor se referirá al corredor Atlántico, porque si hablamos del Cantábrico-Mediterráneo, creo que el tramo Teruel-Sagunto también está incluido.

Me consta que el secretario general de Infraestructuras del Gobierno de España ha estado hace poco en Bruselas intentando a ver si es posible que en el próximo mecanismo «Conectar Europa 2021-2027» pueda haber algún dinero para este tipo de proyectos. Ya sabemos que el tramo de Pamplona con la Y vasca está considerado red básica y sí podría optar a esa financiación, a esa cofinanciación, pero en todo caso ya veremos. Porque no se sabe cuáles van a ser los proyectos que van a cofinanciar. Y eso, desde luego, es importante. Es decir, sin saber si va a llegar dinero o no va a llegar dinero, aquí ya se está apostando por hacer unas infraestructuras. Y el mensaje que quiere trasladar UPN a la población es que no hay convenio y no se avanza en las obras porque los tres grupos que apoyamos al Gobierno no estamos por la labor. Como si tuviésemos nosotros la competencia. Esto ya sé que es ridículo, pero es que hay que repetirlo porque parece ser que esto es lo que quieren trasladar.

Nosotros no estamos en contra del tren de alta velocidad. Nosotros estamos en contra de cualquier proyecto que no se sustente en un análisis coste-beneficio, en un análisis de viabilidad y que no contemple la parte económica, social y medioambiental. Eso es lo único a lo que nos oponemos. Y no tenemos ningún elemento de juicio para pronunciarnos sobre una infraestructura que, desde luego aquí en Navarra, no le vemos de utilidad. No le vemos utilidad. Sabemos que tenemos una red que hay que mejorar, por supuesto que sí. Pero por eso apostamos por desdoblar vías, que se está haciendo en Europa.

He tenido este verano la oportunidad de hacer mi segundo Interrail. Soy usuario de tren. Y veo cómo en otros países se están desdoblando las vías. Y cuando no se podía, se cogía el autobús durante un tramo mientras se estaba mejorando. Eso cuesta muchísimo menos y da capacidad suficiente, pero con sostenibilidad. Lo que no puede ser es apostar por tener un tren por Ezkio al que le vamos a sumar los sobrecostes. ¿En cuánto se pone eso? ¿Cuántos van a ser los cientos de millones por minuto ahorrado? Es verdaderamente ridículo. No sé, esto de verdad que nos parece un auténtico despropósito. No sé a qué conclusión llegará con el nuevo ministro Ávalos o qué propuesta de convenio le hará o qué entenderán ustedes, pero desde luego para nosotros esa no es la cuestión. La cuestión es si este tren es útil o no. Y para nosotros no es útil para el interés de la ciudadanía navarra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchísimas gracias, señor Velasco. Continuaremos con el Grupo Parlamentario Socialista. Señor Garmendia, cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias, Presidente. Muchas gracias al señor Consejero y al jefe de gabinete que le acompaña por sus explicaciones. Bueno, pues ha visto ustedes a sus socios. Yo espero que les responda. Y espero que les responda y les responda como hay que decirlo. Con cómo manipulan este informe del Tribunal de Cuentas. ¡Qué manera de manipularlo, señores de Bildu! Lo único bueno que hay aquí es que los estudios de rentabilidad dicen que cuando ustedes no gobiernan las cosas van bien. Eso yo lo tengo clarísimo. Y ustedes manipulan lo que dice el Tribunal de Cuentas Europeo. Porque luego le contradice absolutamente el señor de Podemos, que ha dicho que efectivamente se incluye en la red básica. Sí, pero ese informe no habla de la red transeuropea, que sí que es necesaria. Y de la red básica, que le ha corregido el señor de Podemos. O sea, que no manipulen. No manipulen los informes, que desde luego usted señor Ayerdi debería tomar nota de los socios con los que está porque es, desde luego, muy preocupante. Muy preocupante cuando a su vez se está hablando del corredor Cantábrico-Mediterráneo en el que la semana pasada ya se adjudicó la redacción del estudio para el trazado de Castejón-La Rioja, es decir, que mientras nosotros nos estamos mirando el ombligo, mientras ustedes están mirando cómo van caminando al tren, nunca mejor dicho, mientras sus socios le impiden avanzar en el tren, sí, mientras sus socios le impiden avanzar en el tren, otras comunidades van avanzando. Van avanzando. Y a ver dónde nos quedamos nosotros.

Y es una preocupación que hoy crece, y bastante, cuando usted ha hecho unas afirmaciones que desde luego a nosotros nos llaman la atención. Porque usted dice que el convenio no es lo más importante. Ha dicho textualmente: «El convenio es un medio, no es un fin. El que haya un convenio no garantiza que avance la estructura». Efectivamente, pero el convenio lo que hace es trabajar junto al Estado por dónde va esa estructura. Es decir, usted lo que está dejando son todas las decisiones en manos del gobierno central. Y eso sí que nos preocupa. El convenio por supuesto tiene que ser bueno, sino, no se firmaría. Ha dicho usted una perogrullada grandísima. Pero, desde luego, el convenio lo que hace es que el Gobierno de Navarra pueda decidir por dónde va el trazado, o por lo menos pueda influir por dónde va el trazado, o por lo menos nosotros podamos sentarnos en esa mesa para estudiar conjuntamente qué se puede hacer y qué no se puede hacer. Así que, de alguna forma, nos ha llamado muchísimo la atención el que usted haya dicho que el convenio no es muy importante. Nosotros desde luego creemos que es imprescindible firmar un convenio cuanto antes. Y

ustedes ahora mismo tienen la suerte de tener al Partido Socialista en el Gobierno de España. La gran suerte, porque ha tenido que venir el Gobierno de Pedro Sánchez para que vuelvan a entrar las máquinas. Por fin. Porque una cosa es hacer castillos en el aire y otra es pasar a la acción, como está haciendo el Partido Socialista. Y, mire, nosotros perfectamente el 31 de mayo de 2018 fue la última vez que hablamos de este tema en el Parlamento, que fue a partir de una pregunta oral que yo mismo le formulé. Por aquel entonces estábamos a punto de tener un nuevo gobierno. Y allí ya le dijimos que el trabajo que usted no estaba haciendo lo estaba haciendo el Partido Socialista de Navarra. Le dijimos que habíamos ido a Europa, que habíamos estado reunidos con las autoridades ferroviarias del transporte europeo, donde efectivamente nos habían informado de que el eje Cantábrico-Mediterráneo era estratégico, señor Ramírez. Estratégico. Y que, desde luego, era fundamental y que no era una línea de esas de las que usted señala. Y verá cómo usted se ha equivocado. Estuvimos allí, efectivamente, influyendo. Y hablamos de que si había pasado por allí el Gobierno de Navarra y tal. No les ponían cara.

Pero, bueno, en fin, cuatro meses después es verdad que se ha empezado a pasar a la acción. Y en Navarra se están haciendo cosas. Insisto, gracias al cambio de Gobierno, sin lugar a dudas. Y ahora es donde nosotros necesitamos el convenio, porque hay muchas cosas que decidir. Y usted lo ha dicho, el bucle, es verdad. Hay que trabajarlo, ver por dónde va. La estación de Tudela, dónde se va a colocar. Todo eso tendría que venir en el convenio. ¿O no es importante el convenio? La estación de Pamplona, ¿dónde se va a colocar? ¿O usted pretende que nos lo impongan? Porque nos los pueden imponer, porque efectivamente nos lo pueden imponer. Nos lo pueden imponer porque, efectivamente, es una estructura estatal. Entonces, nosotros tenemos que seguir trabajando y tenemos que trabajar también por esas alegaciones que yo sí que sé que el Gobierno de Navarra ha hecho desde luego al informe europeo de la conexión con Francia de Ezkio-Vitoria. Que en principio el Gobierno de España decidió que fuese por Vitoria y tenemos que trabajar, yo creo entre todos, por intentar que sea por Ezkio. Y así nos llega que ya han llegado un montón de alegaciones.

Pero, mire, mire si influye tener un convenio o no. Nosotros hicimos una pregunta oral, que luego pasó a ser por escrito, preguntándole en qué afectaba el que tuviésemos convenio o no a las empresas navarras. Y afecta. Pero en concreto preguntamos por una, en lo que afectaba a Tracasa. Y aquí tengo la respuesta que usted nos dio. Y la respuesta es que la ruptura del convenio del Estado no reconoce los trabajos de Tracasa actualmente y no los está pagando. Eso es lo que usted dijo. Mire, le voy a leer textualmente. Le voy a leer textualmente porque me está diciendo usted que no. Le voy a decir textualmente lo que usted me dice. «En los tramos citados se produjeron determinadas modificaciones de contrato, una de ellas precisamente importante, que supusieron un incremento muy importante en la facturación prevista de Tracasa al Gobierno de Navarra. Sin embargo, dicha facturación realizada por Tracasa al Gobierno de Navarra, ya cobrada por Tracasa, no ha sido recuperada todavía por parte del Gobierno de Navarra». Es decir, que el Gobierno de Navarra no ha recuperado el dinero del Gobierno de España. Eso es cierto, ¿verdad? Continuamos. «Ya que la Administración General del Estado lleva años», desde finales de la legislatura anterior según lo que dicen ustedes, «oponiéndose a su abono. Es uno de los flecos pendientes de la resolución de la liquidación del convenio». Lo dice usted claramente, es uno de los flecos. Señor Ayerdi, no me diga usted que no. «Es uno de los flecos de la resolución de la liquidación del convenio

de 2012 revocado por el ministerio». Es la ruptura del Gobierno. Señor Ayerdi, pues usted me lo explique. Es una consecuencia de la ruptura del convenio porque usted miró a otro lado porque aquí sus amigos están, como siempre, haciendo que esto no avance. ¿Ve cómo era importante el convenio? Es que nos jugamos muchísimo. Nos jugamos no ser eje principal. Podemos no ser eje principal y que pase por Logroño. Pero usted sigue mirando a otro lado. Usted, que también dicen por aquí que esto no afecta en absoluto a la Sakana, pues hay también en juego un centro logístico que podría caer perfectamente en la Sakana en territorio navarro. Podría caer. Pero, bueno, no lo sabemos. Ahí habría que trabajarlo. Es decir, desde Cortes hasta Alsasua podrían imponernos el trazado y nosotros seguimos sin un convenio al que usted no le dado importancia y a nosotros nos ha llamado, desde luego, la atención.

Yo le invito a que se reúna urgentemente con el Gobierno de España, desde luego, y empiece a firmar un convenio. ¿Pero tiene usted ya preparada por lo menos una versión beta del convenio para presentarlo? ¿O va a pretender también que se lo redacte el Gobierno de España? ¿Tiene usted una primera versión del convenio que le gustaría firmar? ¿Cuál es su plan? Nosotros entendemos que esta es su responsabilidad, el que no se esté avanzando y que usted está dando una patada para delante porque no quiere molestar a sus socios. Lo tenemos muy claro. Menos mal que ahora, desde luego, el PSN y el Partido Socialista de España están trabajando para que esto avance. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Continuaremos con la Agrupación de Parlamentarios Forales del Partido Popular de Navarra. Señora Beltrán, cuando quiera.

SRA. BELTRÁN VILLALBA: Buenos días. Gracias, Consejero y Vicepresidente del Gobierno, señor Ayerdi. Aunque no he oído sus explicaciones por motivos que no vienen al caso, me lo han retransmitido a través de la televisión. En cualquier caso, señor Ayerdi, voy a empezar por las palabras del señor Garmendia que también les afectan a ustedes. Pues gracias a que está el Gobierno del Partido Socialista en España y a que ustedes están aquí es la tormenta perfecta para que hoy, por ejemplo, tengamos conocimiento de que en Navarra ha subido el paro un 1,3 por ciento, y en la media nacional, un 0,6 por ciento. ¡Qué casualidad! Desde que empieza a gobernar el Partido Socialista, y gracias a ellos, ya es el segundo mes consecutivo en el que el paro sube. Si no recuerdo mal. El segundo mes consecutivo. Gracias a ellos. Y ahora iré con más gracias que tenemos que darle al Partido Socialista. Pero tampoco es lo principal y lo que hoy nos ocupa aquí. Pero es bueno saber que, gracias a ellos, la tormenta perfecta entre la conjunción de estos dos gobiernos planetarios, el Socialista en el Gobierno de España y el cuatripartito aquí en Navarra, ya veremos los resultados que va a dar. Quiero ir con las exposiciones de diferentes portavoces del Gobierno. Por portavoces del Gobierno me refiero a portavoces de partidos que apoyan al Gobierno del cuatripartito. Miren, fundamentalmente a los tres que han hablado, pero en mayor medida al portavoz de Bildu y al portavoz de Podemos. En la era de la evolución tecnológica y de la inmediatez, que ustedes quieran promocionar el burro, de verdad, y vivir en la caverna es motivo más que suficiente para que ustedes se larguen de este Gobierno. No puede una sociedad estar en la involución como ustedes pretenden. Usted dice, señor portavoz de Podemos, que si es útil el tren. ¿Eso pregunta? ¿Si es útil el tren? Supongo que se referirá al AVE, porque si quiere que vayamos en burro a todo. O en bicicleta, como quieren ir ustedes. ¿Útil el tren? ¿Pero usted dónde vive?

¿Usted cree de verdad en el desarrollo, en la evolución de la sociedad o incluso de la especie? ¿Cree que existe o tenemos que ir a la involución, como he dicho antes? Es que esto es lo grave, que ustedes estén gobernando con estos criterios. Eso es lo verdaderamente serio. Por eso, lo mejor, y saben que lo digo de corazón, lo que pueden hacer para Navarra es largarse de aquí. Largarse ustedes no, del Gobierno. Porque un gobierno que obstaculiza o que está formado por partidos que obstaculizan el desarrollo no puede estar, pero por principio.

Continuamos. A mí me preocupan las palabras que ha dicho, en este caso, el portavoz de Geroa Bai porque no veo ni agilidad ni interés por parte del Gobierno de España. El Gobierno del Partido Popular, el ministro de Fomento, el señor Íñigo De la Serna, estaba siempre en comunicación con el Gobierno de Navarra. No se llegaron a acuerdos por las circunstancias que todos saben, pero impulsaron con determinación e interés las obras del tren de alta velocidad. Impulsaron la rapidez para que llegase aquí en 2023. Y desde luego el señor Ávalos ni siquiera contesta. ¿Ese es el interés del Partido Socialista? ¿Es el interés que de verdad dicen aquí que tienen con respecto a lo que están actuando en Madrid? Cuando gobierna el Partido Socialista es histórico que Navarra les ha importado poco, pero ahora ya unido al cuatripartito, veremos qué es lo que pasa. Lo digo en contraposición a lo que le ha importado al Partido Popular en el gobierno esta Comunidad y fundamentalmente en el desarrollo de infraestructuras, alguna como esta tan relevante.

Sigo con diferentes exposiciones que han hecho ustedes. El señor Ramírez habla de la necesidad del tren de alta velocidad y, claro, es recurrente e inevitable recordarles a ustedes que, por supuesto, insisto, que ustedes quieren cuanto peor mejor. Para ustedes, sí, sí. Para Navarra. ¿Y por qué? Lo hemos visto siempre. Han paralizado todo. Y merece la pena recordarlo. Itoiz, ¿de dónde bebe agua usted? Querían paralizar Itoiz, su partido, los batasunos. Sí, sí, lo querían paralizar. Sí, son herederos. Bildu es heredero de Batasuna. Insisto, son herederos de Batasuna. Continúo, la autovía de Leizaran. ¿Por dónde van ustedes a Gipuzkoa? ¿Van por la carretera? ¿Usted va por la carretera? Pues, mire, lo mismo le digo, pues vaya en burro también. Porque si lo que quiere es ir para atrás… Sí, señor Ramírez, que las cosas son como son. Que no se justifica, de verdad, que no se justifica esa animadversión al desarrollo. No se justifica. Pero es la política de siempre de tierra quemada de Bildu-Batasuna, siempre la misma. Y el tren de alta velocidad, igual. Usted nos quiere hablar aquí del análisis coste-beneficio. ¿Cuándo le ha importado a Bildu-Batasuna el análisis coste-beneficio? Nunca. Y le voy a decir una cosa. Mire, señor Ramírez, espero que usted esté conmigo en que el análisis coste-beneficio de algo de lo que usted no ha hablado… Sí, sí, el Tribunal de Cuentas Europeo, que a usted solo le importa lo europeo, está claro, porque como nadie le da la razón en España, solo le importa lo europeo. Y entonces busca todo el día a ver si alguno de Europa, porque habrá tanta documentación, a ver si alguna documentación le da la razón. En cualquier caso, me gustaría saber, porque sé que no es así, si en ese informe se analiza la competencia con el entorno. Ustedes, señores de Bildu-Batasuna, y otros partidos como Podemos, que no quieren, e imagino que ahora Izquierda-Ezkerra dirá lo mismo, el desarrollo de esta Comunidad se han planteado la importancia que tiene el entorno, la competitividad con otras comunidades que tienen el tren de alta velocidad y que Navarra se quede sin él. ¿Eso les llega a su cabeza? ¿Lo que llevará a esta Comunidad paralizarlo económica y personalmente, que será de tercera, de tercera por su culpa? En el caso de que los hubiésemos hecho caso, claro. Ustedes piensan que va a retornar el talento y los profesionales o cualquier empresa que

ahora mismo están diciendo. Si ustedes leen también cosas de Navarra y no se tienen que ir tan lejos para buscar al alguien que les dé la razón. Por favor, un respeto, señor Ramírez. Co.CiudadaNa sacó el otro día un panel. ¿Le importa? ¿Le importa? ¿Quiere parar con enseñar el papel? Co.CiudadaNa enseñó el otro día un informe en el que decía que 33.000 personas navarras han tenido que salir de aquí para trabajar fuera. Fuera, pero muchos dentro de España. Nada de irse a otros países. Muchos fuera de España y que empresas se van a ir de aquí. Se van a ir de aquí empresas, ¿sabe por qué? Aquí gobierna usted. ¿Saben por qué se van de Navarra? Esto es de Navarra, no estoy hablando de que se van de España. De Navarra. Se han ido profesionales y gente joven a otras comunidades y a otros países, y las empresas, ¿saben por qué? Por la mala conectividad que tenemos. ¿Se enteran ustedes de eso? Pues sí, porque busque el panel de Co.CiudadaNa y no saque tanto el informe de Europa. Y precisamente por eso. Es porque cada vez tenemos peores comunicaciones. ¿Ustedes saben que tendríamos que pasar los navarros, injustamente, por su culpa, porque pretendiesen paralizar, aunque no lo consigan? Ayer por ejemplo, a Madrid, frecuencias, las mínimas para ir a Madrid. Cuando es lo habitual en profesionales y en gente de Pamplona, ir a cualquier sitio de España o de Europa. En cualquier otra ciudad, a Zaragoza hay que ir para acoger y tener mayor frecuencia para coger el tren de alta velocidad. ¿Y por qué no lo podemos tener los navarros? ¿Por qué somos de segunda? ¿O no tenemos el mismo derecho que van a tener los demás? Como lo va a tener La Rioja, como lo va a tener el País Vasco. Porque, por ustedes, nos quedaríamos sin tener ese derecho. ¿Por qué no podemos ir más rápido a los sitios? ¿Pero por qué son ustedes quienes nos tienen que obligar a ir más lento que los demás? Económicamente hablando y además en cuanto al tiempo. Pero si ahora vivimos en la era de todo cuanto más rápido mejor. Y encima tener menos frecuencias. No hay argumentos sostenibles para defender lo indefendible. Solamente la política de tierra quemada y de comunidad quemada que siempre ha pretendido Batasuna. Siempre ha pretendido Batasuna.

El tiempo, al final, siempre les quita la razón. Como he dicho con infraestructuras que luego han sido un éxito. Pues nada más, creo que con esto deja en evidencia lo que pretenden sus socios, señor Ayerdi. Esto es la política de tierra quemada. No lo olvide. No podemos olvidar la competitividad con otras comunidades y con otros países. No la puede perder Navarra. Y en las comunicaciones tenemos que ser competitivos. Tenemos que ser competitivos y sin tren de alta velocidad no lo vamos a ser nunca. Bueno, mucho ánimo, señor Ayerdi. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señora Beltrán. Concluirá el turno portavoces el portavoz de la Agrupación de Parlamentarios Forales de Izquierda-Ezkerra. Señor Nuin, tiene la palabra.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, pues efectivamente como debe ser, como decía la señora Beltrán, que el tren de alta velocidad es el que da la competitividad y el salto cualitativo de diferencia, pues por eso debe ser que Navarra que no tiene TAV, que está entre las zonas de España con más desarrollo económico y con más riqueza per cápita, y Andalucía, que es la que primero tuvo estas vías, sigue a la cola de España en paro, desempleo y desarrollo, en fin, pendiente, desigualdad… Debe de ser por eso, porque el TAV es lo que proporciona el salto diferencial. En fin, después de todo ese discurso, señora Beltrán, de fe ciega en una infraestructura que no se sostiene en términos económicos y financieros, por nuestra parte reiterar nuestra posición. En primer lugar esta comparecencia la ha solicitado

UPN para saber por parte del Gobierno de Navarra qué novedades tenemos. Entonces, nosotros nos alegramos francamente, porque no creemos en un convenio sobre el modelo TAV. No creemos y estamos en contra de que el Gobierno de Navarra firme con el gobierno central un convenio para construir ese modelo ferroviario. Entonces nos alegramos de que el señor Ávalos no se ponga al teléfono. Como sabemos que usted, señor Ayerdi, sí que tiene esa voluntad, nos alegramos de que el Partido Socialista no se ponga al teléfono, esté autista, ausente, como en tantas cosas parece estar. Pero, en este caso, nos alegramos de que en esto sí esté autista y esté ausente y de que el señor Ávalos no se ponga al teléfono a los cuatro meses de constituir el Gobierno y de que no manifieste ninguna voluntad, por lo tanto, de negociar un convenio sobre el TAV, sobre el modelo TAV. Nosotros nos felicitamos. Esto es lo que se preguntaba en esta Comisión. Nosotros constatamos que esta es la información más relevante que nos ha dado el señor Ayerdi, que de momento no se le pone al teléfono, no le recibe. Nosotros desde Izquierda-Ezkerra manifestamos nuestra satisfacción de que el señor Ávalos ni el Partido Socialista no trabajen en este tema, que el señor ministro no se ponga al teléfono. Supongo que porque tendrá otras cosas que hacer. Entre otras cosas, tendrá que trabajar para sacar adelante los Presupuestos Generales del Estado 2019.

¿Nosotros qué esperamos de esos presupuestos? Que no haya ni un euro para el TAV. Ni en Navarra, ni en España. Somos claros, ¿verdad? Hemos conseguido que en los presupuestos generales de Navarra no haya dinero para el TAV. Ahora lo que esperamos es que tampoco lo haya en el Estado. Eso es lo que esperamos nosotros. Veremos qué presupuesto negocia el Gobierno del Partido Socialista. Nosotros esperamos que Unidos Podemos ponga eso encima de la mesa. Que hay que replantear el modelo ferroviario en España. Hay que replanteárselo ya, por una cuestión de responsabilidad pública. Responsabilidad pública. Lo ha explicado muy bien el señor Ramírez. ¿Se va a leer el señor Ávalos del Partido Socialista el informe del Tribunal de Cuentas Europeo? ¿Se lo va a leer o no se lo va a leer? ¿Va a abrir los ojos y lo va a tener en cuenta, o no? Porque, claro, esa es la responsabilidad pública. El informe es demoledor, es brutal. En el Estado español llevamos treinta años gastando cincuenta o sesenta mil millones de euros en una infraestructura, y durante tres décadas sin análisis de coste-beneficio. ¿Pero esto es el tercer mundo? ¿Esto es Burundi? ¿Esto es Ruanda? ¿Esto es Zimbabue o esto qué es? Claro, esto es que es demoledor. ¿O estamos en la Unión Europea? Esta que decía la señora Beltrán de la máxima velocidad. De la máxima velocidad hacia la ruina total. Claro, voy a poner un ejemplo de actualidad, porque estamos hablando mucho de esto. Cuando a Sodena, sociedad pública del Gobierno de Navarra en materia de inversiones, de apoyo a empresas, le llega un proyecto, mira de arriba abajo, de un lado a otro, costes, beneficios, plan de negocio. En cambio, para el tren de alta velocidad, desde que el AVE empezó para Sevilla, el Tribunal de Cuentas Europeo nos dice que aquí todos estos análisis son un papelito que no se sostiene por ningún lado. Pues a nosotros nos parece que esto es un escándalo político, que es una barbaridad. Que no se puede sostener más. Por eso nosotros creemos que no sabemos si al señor Ávalos le falla el teléfono o es que ha entrado un poco en razón, pero lo que debe hacer el Partido Socialista es valorar realmente, hacer una evaluación real de lo que está sucediendo con esta infraestructura en el Estado español. No solo por el informe del Tribunal de Cuentas Europeo, hay muchos informes que ponen encima de la mesa que no hay rentabilidad en estas infraestructuras. Si hubiésemos ido como han ido otros países europeos, que también se ha dicho aquí, con mucho menos de esos sesenta mil millones de

euros gastados en el TAV estaría modernizada la red ferroviaria en España. Y desde luego estaríamos transportando mucho más de ese 4 por ciento en mercancías. A lo que, por cierto, el TAV no aporta nada en transporte de mercancías. Estaríamos transportando mucho más.

Esta es la realidad. Por lo tanto nosotros lo que queremos es que este modelo de AVE-TAV, esto que se ha hecho en España es lo que nos lleva al burro, señora Beltrán. Esto es lo que nos lleva al burro de la ruina. Y, por cierto, de la corrupción, de la ruina y de la corrupción, porque aquí todo está viejo. Y nosotros creemos que no, que hay alternativas. Y eso es lo que planteamos, que hay una alternativa. Un debate serio y una alternativa modernizadora de la red ferroviaria, porque, por supuesto, nosotros apostamos por ella. Pues, bien, veremos lo que finalmente hace el Gobierno del Partido Socialista, veremos qué presupuestos saca o no saca, veremos si replantea el modelo de TAV, veremos si sigue apostando… Evidentemente, si fuese por la posición del Partido Socialista de Navarra, pues defensa ciega del modelo de TAV, sin necesidad de replantear ni de evaluar nada. Incluso he creído entender al señor Garmendia que el PSN, no sé si lo había anunciado antes, pero he creído entender que apuesta también por la conexión por Ezkio. Ya lo tiene claro que hay que apostar por Ezkio. Pues nada, mil millones de euros más. No sé si tiene el señor Garmendia un estudio de coste-beneficio. De si por Ezkio es lo que más nos compensa o no. Si no, que lo aporte. Nos gustaría conocerlo también. Pero como digo, eso es lo que nos gustaría, y ya veremos lo que el Partido Socialista finalmente hace.

En cualquier caso, y termino, en esta Comisión satisfacción por parte de Izquierda-Ezkerra, señor Ayerdi, al comprobar al menos que, para este tema, el señor Ávalos no se le pone al teléfono. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Nuin. Y devolveremos la palabra al señor Consejero para que responda a aquellas cuestiones que se han planteado. Nahi duzunean.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Bien, casi voy a ir tratando de comentar las aportaciones de cada uno de ustedes. O por lo menos de parte de ellas, de las que me acuerde. Al portavoz de UPN, que además es el que me ha pedido la comparecencia, pero realmente no se ha explayado usted como otros. Ya ha visto que otros se han explayado más en profundidad. Bueno, pues poco que decirle, yo siempre insisto en que en una infraestructura las obras hay que hacerlas, como usted dice, pero también la planificación y las tramitaciones previas son extraordinariamente importantes. Extraordinariamente importantes. Y ojalá se hubiera avanzado en tramitaciones y en planificaciones en todo el corredor en estos últimos años. Ojalá, porque ahí hay un déficit importante. A partir de aquí, poco más, casi tampoco usted me ha hecho muchas valoraciones respecto a lo que yo le he dicho y casi yo creo que ya ha trasladado su mensaje. Pero, en fin, no me he anotado grandes preguntas o grandes cuestiones que responderle.

En el caso del portavoz de Geroa Bai, le respondo a las últimas cuestiones. A ver si ha habido comisiones de seguimiento o demás. En lo que se refiere al famoso convenio de 2010, al viejo, que sí que recogía una comisión de seguimiento y una subcomisión de seguimiento, quiero decirles también que, en este sentido, hay contacto entre los niveles técnicos de las dos administraciones, pero nos cuesta mucho mucho que se materialice una reunión de

subcomisión para terminar de cerrar esos flecos que decía el señor Garmendia. Nos cuesta. Son flecos pequeños, son pequeñas cosas, pero nos cuesta que podamos tener una reunión en la que rematemos esas cuestiones. Nos está costando. Me preguntaba usted también, porque esta sería la subcomisión técnica del convenio viejo, y esa está costando mucho, insisto, y no será por parte del Gobierno de Navarra. Está costando mucho que se junte para rematar esos flecos.

Y luego, efectivamente, con el señor De la Serna convenimos en que hubiera un comité ya distinto, fuera de cualquier convenio, un comité de seguimiento de todo el corredor. Que yo recuerdo que nos reunimos una vez, nos constituimos, repasamos todo el corredor y después de aquello ha venido el cambio de gobierno. Claro, como tampoco he tenido ocasión de estar con el ministro, pues no sé si esa rutina la vamos a tener. Ya les digo, ese comité de seguimiento global de corredor, que sí que convinimos y que se constituyó, que tuvo una primera reunión, no ha tenido continuidad a la espera de este primer contacto con el ministro. Esa sería un poco la respuesta a sus dos cuestiones.

En lo que se refiere a la intervención del señor Ramírez, quiero decir que yo no tengo ningún inconveniente en que si otro día quieren que haya una comparecencia sobre el tribunal, el informe del tribunal europeo, la visión que tiene el Gobierno del informe. La podemos tener, en detalle, eso ya lo dejo en sus manos. En cualquier momento. Y a priori, hoy, quizás lo que tendría que decir es que es evidente que yo creo que no se pueden meter todas las cosas en el mismo saco. Yo creo que es muy relevante distinguir aquellas actuaciones que forman parte de los ejes absolutamente claves que la misma Unión Europea ha definido como prioritarios y otras cosas. Yo creo que esa división es fundamental. También la hace el informe del tribunal, también la hace Europa en todo momento. Es decir, lo que son actuaciones en el marco de los nueve corredores absolutamente prioritarios. Es decir, por lo tanto, que tienen planificación. Usted leía en algún momento que no habido planificación, etcétera. Pero, claro, hay actuaciones que sí responden a una planificación europea. Claro que responden, forman parte del plan estratégico de comunicación definido por Europa. Los nueve corredores prioritarios en el Estado serían el Mediterráneo y el Atlántico. Y luego yo siempre suelo decir que eso es la Champions, el nivel de máxima importancia que Europa da a los corredores principales, y luego está la red básica. Y siempre suelo decir que el corredor Cantábrico-Mediterráneo pasando por Pamplona no está, entre comillas, ahora matizaré, inicialmente en el corredor Atlántico, pero es red básica. Está en el segundo escalón, en el segundo nivel. Con lo cual, digamos, que desde luego, hoy por hoy, con la situación actual, el corredor Cantábrico-Mediterráneo está dentro de la planificación europea, forma parte de la planificación de lo que Europa define como corredores clave.

Es más, usted sabe que se está trabajando, como decía también el señor Velasco, para que el tramo desde Zaragoza hasta la Y vasca se incorpore al corredor Atlántico. Ya no sea solo corredor Cantábrico-Mediterráneo, sino que incluso sea corredor Atlántico. Tan es así que en el ámbito de la organización Atlantic Corridor, que organiza a todos los operadores ferroviarios, sea ADIF, sea SNCF y las distintas, ya todo el eje hasta Zaragoza está de incluido en su ámbito de actuación. Y, además, como usted sabe, se está trabajando, y el Gobierno de Navarra también ha trabajado estos años, para que ese ramal pueda ser considerado ya no

solo corredor Cantábrico-Mediterráneo, sino incluso corredor Atlántico. Con lo cual, elevaría todavía el nivel de importancia de la planificación.

A partir de ahí, me hablaba de los análisis de coste-beneficio. Me ha citado la pregunta que usted mismo me señaló sobre la zona media. Efectivamente, yo le dije que en la zona media no teníamos ningún análisis de rentabilidad socioeconómica del impacto en esta zona. Y en lo que se refiere a la infraestructura en su conjunto, yo sí que le dije dos o tres cosas. Usted las ha leído. Primero, que efectivamente no siendo competente el Gobierno de Navarra en la infraestructura, no entendíamos que tuviese que ser el Gobierno de Navarra el que realizase los análisis de rentabilidad, análisis de rentabilidad coste-beneficio de las infraestructuras, sino que tendría que hacerlo aquel que las paga, que es a quien le cuesta dinero, lógicamente. Porque si yo lo hago en términos de coste-beneficio, ¿qué variable meto yo en mi coste? Que a mí no me cuesta, que a mí no me cuesta. Por eso yo le decía en mi respuesta que desde el Gobierno entendíamos que el análisis de coste-beneficio no le compete al Gobierno de Navarra. O es más, el Gobierno de Navarra, desde su punto de vista, tendría que hacerse su reflexión sobre el 1,6 por ciento que paga de todas las obras de infraestructuras de todo el Estado, el 1,6 que paga de todo. ¿Pero le toca al Gobierno de Navarra hacer un análisis de rentabilidad socioeconómica sobre si el 1,6 que paga de cualquier actuación competencia del Estado, lo tenemos que hacer nosotros? Es un debate, en ese contexto es donde yo le situaba. Que Navarra tenga que hacer el análisis de coste-beneficio de una infraestructura que no pagamos, bueno, pues parece lógico que la haga quien tiene la competencia y quien la paga. Eso en primer lugar. Porque desde una perspectiva de rentabilidad socioeconómica, si a mí no me cuesta y me aporta cosas, y me aporta cosas, evidentemente es rentable para Navarra. Desde la perspectiva del Gobierno de Navarra es rentable. Esta es la reflexión que yo le hacía de rentabilidad socioeconómica.

Sí que le decía, además, en concreto, por ejemplo, que en el tramo de conexión desde Pamplona a la Y vasca lo hemos trabajado. Lo hemos trabajado al analizar las dos opciones, lo hemos trabajado con el ministerio, y en concreto al analizar el estudio informativo que nos presentaron en enero de este año, en enero de 2018. Ahí había un análisis de rentabilidad socioeconómica en la documentación aportada por el ministerio. Se podrá decir si es bueno, malo o regular, pero había un análisis de parámetros de coste, de parámetros de rentabilidad y de rentabilidad socioeconómica. Lo había en las dos opciones, tanto para Vitoria como para Ezkio. Lo digo porque también, en el contexto de las alegaciones que nosotros también presentamos, hicimos referencia a esta cuestión. Existía. Y evidentemente yo entiendo que el ministerio cumplirá la legislación en esta materia. Desde luego, a futuro. Que no lo haya hecho en el pasado, usted hablaba de treinta años. Pero la cumplirá. Si esos análisis de rentabilidad socioeconómica están bien, mal hechos, son suficientemente rigurosos o no. Estoy pensando en este que he conocido de la conexión con Euskadi o en los futuros, bueno, me imagino que ahí puede haber opiniones para todos los gustos. Entre otras cosas, porque en los análisis de rentabilidad socioeconómica se valoran parámetros sobre los que puede haber polémica. ¿Cómo valoramos determinados impactos o determinados elementos? Pero en cualquier caso, yo sí que le quiero decir que, desde luego, ese ha sido el sentido de mi respuesta.

En cualquier caso, lo que sí que creo que es muy importante, usted hablaba también de otra cuestión, que es la recomendación del tribunal de analizar el desdoblamiento de las vías

actuales. De hecho, cuando el Gobierno de Navarra hizo la reflexión, y yo lo he dicho hoy al principio, vimos que había dos opciones, que eran: hacer la plataforma nueva o coger lo que tenemos, desdoblarlo, etcétera. ¿Cuál es la cuestión en Navarra? La cuestión en Navarra es que a veces se habla de la capacidad, y yo mismo lo hecho. Es muy importante, pero a veces me da la impresión de que nos olvidamos de los estándares, de los estándares europeos. El problema que tenemos es que, además del de capacidad, que es obvio, que todos lo hemos comentado, es obvio. Hoy tenemos ya problemas de capacidad, con lo cual imagínense si queremos llevar más personas y más mercancías por el tren. Imagínense, ya saben ustedes que hicimos un estudio sobre capacidad, con proyecciones hasta 2030, 2040, 2050, lo pueden consultar. Está hecho. Pero además de la capacidad, decía que están los estándares. El problema es que tenemos un trazado que viene de donde viene. Viene del siglo XIX y eso tiene una sinuosidad, en fin, qué les voy a decir. Es que corregir ese trazado para que además de tener capacidad cumpla con los estándares es un obrón. Es un obrón. Es un obrón. Es un obrón. Y esto un poco nosotros lo vimos en un estudio que encargamos expresamente para Castejón-Campanas. Oiga, qué costaría aproximadamente no hacer la plataforma, sino desdoblar lo que tenemos, darle capacidad y cumplir los estándares. Un obrón. Un dinero que no se diferenciaba mucho de la plataforma, según el estudio que elaboramos. Insisto, porque no se trata solo de tener más capacidad, hay que cumplir estándares. Hay que cumplir estándares. La reflexión que tenemos es que si ahora nos planteamos, porque lo necesitamos, un trazado nuevo que cumpla capacidad y estándares, las dos cosas, el que tenemos ahora ha durado ciento y pico años, el que hagamos durará mucho también. ¿Qué trenes irán por ahí encima? Ahora irá un tipo de tren, dentro de veinte años quién sabe, dentro de cuarenta… Pero el trazado estará. La plataforma estará. Y lo que es fundamental es que haya un camino que nos dé capacidad y que cumpla estándares. Y eso es un reto relevante. Eso es una carencia que Navarra tiene y que tenemos que solucionar. Tenemos que solucionarla, porque nos falta el camino, el trazado. Y el trazado es fundamental, tiene que tener capacidad y estándares. Y estándares. Eso significa trenes de 750 metros de largo, etcétera. Y eso es una cuestión yo creo que muy relevante, que a veces se pierde de vista. Pero es que es muy relevante. Especialmente relevante. Estamos hablando de un trazado que va a durar muchos muchos años. El tipo de tren que vaya a ir por encima podrá ir evolucionando, seguro, con la tecnología, pero el trazado estará. Y el trazado tiene que tener capacidad y cumplimento de estándares. Eso es importante desde mi punto de vista.

Bien, al señor Velasco, yo creo que parte de los argumentos que le he dado al señor Ramírez también le pueden servir. Efectivamente, usted ha hecho referencias al trabajo de Europa con el corredor Atlántico y demás. En eso sabe que se está, efectivamente. En cuanto a los análisis de la postura, de que la clave es que haya análisis suficientes de viabilidad socioeconómica, etcétera, bueno, yo lo que le digo es que, desde la perspectiva de Navarra como Comunidad Foral, la visión que tenemos desde el Gobierno, además es que está en el acuerdo programático, es que el corredor es imprescindible. Vemos que hay dos opciones para solucionar lo que necesitamos y lo que le decimos al competente es que lo haga. El competente nos dice que de las dos le sirve una. «Pues adelante, hágalo. Hágalo. Hágalo». Me parece bien que en el Congreso metan toda la presión sobre que haya los análisis de rentabilidad socioeconómica, insisto, yo lo que he visto en el estudio informativo de la conexión con Euskadi está. Será bueno, malo, regular u opinable. Suficiente o no suficiente.

Bueno, podemos hablar de esto. Podemos profundizar. Pero se ha hecho. No he buceado, lo confieso, en el estudio informativo que en su momento se aprobó en Castejón-Campanas. No sé de qué año será, no sé si tendrá análisis de rentabilidad socioeconómica aquel documento. No lo sé. Pero los que se hagan a futuro sí. Seguro que el Castejón-Zaragoza que se acaba de adjudicar, se hará. Y el estudio informativo del bucle de Pamplona se hará, porque es cumplimiento de ley. Se hará. Si aquel es muy antiguo y no se hizo, no lo sé. Nosotros desde el Gobierno de Navarra lo que le digo, hemos hecho un estudio que analice el coste de las dos opciones que permiten solucionar el problema que tenemos de capacidad y de estándares, en ese tramo. Lo hemos pedido, lo hemos encargado.

Bien, al señor Garmendia, en fin, no le voy a hablar de los temas de red transeuropea y red básica, creo que también los he compartido, los he expresado ya. En cuanto al convenio, creo que usted en el fondo coincide conmigo. Creo que en el fondo usted reconoce que el convenio no es un fin en sí mismo. Creo que he apuntado que usted ha señalado esto. Es exactamente lo que yo he dicho. Y que lo que me ha dicho también es que es importante que el convenio fuera bueno. Bueno, pues estamos de acuerdo. Estamos de acuerdo. Estamos de acuerdo. A partir de ahí, lo que yo también he dicho y es indiscutible, esto no es una opinión, es que el que haya un convenio no garantiza que la infraestructura avance. No garantiza. Y la historia lo demuestra. Pero la historia muy reciente, señor Garmendia, que es que esto no es opinable. Al final, si quien tiene la competencia, el Estado, bien por cuestiones políticas o por cuestiones presupuestarias no quiere avanzar la infraestructura, por cuestiones políticas o por cuestiones presupuestarias, si quien tiene la competencia no quiere avanzar la infraestructura, aunque haya un convenio, no avanzará. No avanzará. Y esto es un dato, esto no es opinable. No es una opinión. No es opinable. Entonces, lo sitúo en esa perspectiva.

Segundo, usted vinculaba el convenio a la posibilidad de hablar sobre el trazado, sobre por dónde va a ir. No es así. Fíjese usted que en la conexión no es así necesariamente. Le voy a poner un ejemplo que es evidente. Un dato, señor Garmendia, poco opinable. Un dato poco opinable el que le voy a dar, señor Garmendia. En la conexión entre Pamplona y la Y vasca no hay convenio, hay un protocolo de colaboración. No es un convenio, hay un protocolo de colaboración entre el Gobierno Vasco, el Gobierno de Navarra y el ministerio que está en vigor. Y en virtud de ese protocolo de colaboración hemos hablado del trazado. Como es conocido y notorio. Como es conocido y notorio. En el marco de ese protocolo se ha hablado del trazado. No hace falta, por lo tanto, que Navarra tenga un convenio para hablar del trazado con el ministerio. Si hay voluntad de hablar del trazado, puede haber un protocolo o cualquier otra alternativa, o cualquier otra opción. Entonces, señor Garmendia, es que los datos son muy evidentes. Si no hubiera evidencias empíricas, podríamos entrar en el terreno del debate político. Pero es que aquí hay evidencias empíricas de que sin convenio estamos hablando del trazado con el Ministerio de Fomento, sin convenio, insisto, con un protocolo que está en vigor, estamos hablando del trazado. Igual que con una comisión de seguimiento que se reunió por primera y única vez con el señor De la Serna hablamos también de Castejón-Zaragoza. Y no había convenio. Y hablamos. Y hablamos de Tudela y hablamos de cosas, claro. Es que las administraciones tienen que hablar. Tienen que colaborar. Quiero decir, que el convenio no es la llave, en definitiva, para hablar de mil cosas. Esta es la cuestión. Y creo que no es opinable. Creo que son datos empíricos los que le estoy diciendo.

Quiero hacer una aclaración con lo que usted decía de Tracasa. Quiero explicárselo. Vamos a ver, los trabajos que Tracasa realizó para el Gobierno de Navarra, que el Gobierno de Navarra pagó a Tracasa, y que el Gobierno de Navarra trató de repercutir a ADIF para que ADIF se los pagará, están coleando desde la legislatura pasada, desde hace muchos años. Aquí está el señor Zarraluqui que lo sabe. Están coleando. O sea, el hecho de que al Gobierno de Navarra no se le reconozcan determinadas cantidades de trabajos que ha hecho Tracasa, y que el Gobierno de Navarra sí ha pagado a Tracasa, nada tiene que ver con que el convenio que estaba en vigor ahora no esté en vigor. Son peleas y discusiones que vienen de antes, que derivan de antes. Que este Gobierno se las encontró y que, efectivamente, ha constatado que ahí hay una pelea. Que el ministerio está enrocado en una determinada visión y en una determinada opinión. E igual que antes se intentó que esos trabajos se reconocieran, nosotros lo estamos intentando. Y hoy por hoy todavía no lo hemos conseguido. Nada tiene que ver, por lo tanto, con el hecho de que el convenio, señor Garmendia, haya terminado o no haya terminado. Insisto, es una pelea que va por otro camino. Nada tiene que ver.

Llevo casi veinte minutos, perdón. La señora Beltrán, como no me había escuchado, y además no está y casi no ha dicho nada que tenga que ver conmigo, pues no le voy a responder nada. Creo que es lo razonable.

Y al señor Nuin, yo creo que básicamente también con los argumentos que he tratado de responder, creo que evidentemente coincido con él en que la competitividad de un territorio tiene que ver con muchísimas más cosas. Con muchísimas más cosas y que afortunadamente la competitividad navarra es fruto de muchísimas más cosas que de las infraestructuras, siendo las infraestructuras un elemento importante. Pero, hombre, yo sí quiero recordar que en esta legislatura en materia aeroportuaria, por lo menos hemos dado un paso adelante que es importante. Y en lo que está en nuestro alcance en las demás también. En la cuestión ferroviaria es evidente y notorio que desde el Gobierno hemos tratado de empujar. Lo demás, poco más. E insisto, quiero ponerme a su disposición si otro día quieren que hablemos con más detalle de algún elemento técnico, de opinión o de valoración. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko azalpenengatik, Ayerdi jauna. Behin hizketa txanda guztiak amaitu direnean, bilkura amaitu dela esan dezakegu. Se levanta la sesión. Eskerrik asko zuen partaidetzagatik.

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