DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura | Pamplona, 15 de junio de 2021 | NÚM. 20

COMISIÓN DE RÉGIMEN FORAL

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SR. D.ª AINHOA UNZU GARATE

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 15 DE JUNIO DE 2021

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Presidenta del Gobierno de Navarra para informar sobre el «Acuerdo por el transporte ferroviario en Navarra» suscrito por sindicatos y la plataforma a favor del tren de Navarra.

— Pregunta sobre los criterios de valoración de idiomas como mérito en el acceso a la función pública para la zona no vascófona, presentada por la Ilustrísima Sra. D.ª Bakartxo Ruiz Jaso.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 9 horas y 20 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Presidenta del Gobierno de Navarra para informar sobre el «Acuerdo por el transporte ferroviario en Navarra» suscrito por sindicatos y la plataforma a favor del tren de Navarra. (Pág. 2).

La Presidenta comunica que el punto número 2 del orden del día ha sido aplazado. (Pág. 2).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene la señora De Simón Caballero (GP Mixto-Izquierda-Ezkerra). (Pág. 2).

A continuación interviene la Presidenta del Gobierno de Navarra, señora Chivite Navascués. (Pág. 3).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios y de la agrupación parlamentaria foral toman la palabra la señora De Simón Caballero, los señores Esparza Abaurrea (GP Navarra Suma) y Alzórriz Goñi (GP Partido Socialista de Navarra), la señora Solana Arana (GP Geroa Bai), el señor Araiz Flamarique (GP EH Bildu Nafarroa) y la señora Aznárez Igarza (APF de Podemos Ahal Dugu Navarra). (Pág. 5).

Se suspende la sesión a las 10 horas y 35 minutos.

Se reanuda la sesión a las 10 horas y 42 minutos.

Para responder a los portavoces de los grupos parlamentarios y de la agrupación parlamentaria foral interviene la Presidenta del Gobierno. (Pág 15).

Pregunta sobre los criterios de valoración de idiomas como mérito en el acceso a la función pública para la zona no vascófona, presentada por la Ilustrísima Sra. D.ª Bakartxo Ruiz Jaso. (Pág. 16).

La Presidenta recuerda que este punto del orden del día ha sido aplazado. (Pág. 16).

Se levanta la sesión a las 10 horas y 49 minutos.

(Comienza la sesión a las 9 horas y 20 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Presidenta del Gobierno de Navarra para informar sobre el «Acuerdo por el transporte ferroviario en Navarra» suscrito por sindicatos y la plataforma a favor del tren de Navarra.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Unzu Garate): Muy buenos días, egun on. Damos la bienvenida a todas las personas presentes en la sala, así como a los medios de comunicación que esta mañana nos están acompañando. Damos inicio a esta Comisión de Régimen Foral. Les comunico a sus señorías que el punto 2, que era una pregunta oral sobre los criterios de valoración de idiomas como mérito en el acceso a la función pública en la zona no vascófona, que fue presentada por el Grupo Parlamentario EH Bildu, ha sido aplazada.

Por lo tanto, vamos a dar comienzo al punto número 1: Comparecencia para que la Presidenta del Gobierno de Navarra informe sobre el Acuerdo por el transporte ferroviario en Navarra suscrito por sindicatos y la plataforma a favor del tren de Navarra. Para ello, vamos a dar, en primer lugar, como no puede ser de otra manera, la bienvenida a la Presidenta del Gobierno de Navarra, María Chivite, así como al equipo que esta mañana la acompaña, su Jefa de Gabinete, Alicia Erdociáin, y también la Directora General de Transporte, Berta Miranda.

Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Mixto-Izquierda-Ezkerra, así que, si lo desea, su portavoz puede hacer uso de la palabra para hacer una breve presentación de la misma. Cuando quiera, señora De Simón, tiene la palabra.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Gracias, señora Presidente. Bienvenida, muy buenos días, señora Chivite, y también personas de su equipo que la acompañan, muchísimas gracias por su presencia. Como sabe, hemos solicitado su comparecencia porque nos pareció de gran relevancia el acuerdo que se había suscrito por el transporte ferroviario en Navarra, en la medida en que ese acuerdo incorporaba fuerzas sindicales de amplio prestigio y de amplia representación, así como colectivos sociales que defienden un transporte ferroviario para Navarra eficaz y eficiente.

Nadie duda, yo creo que usted tampoco, de la necesidad de una red ferroviaria para Navarra que conecte con Europa, con el Mediterráneo y con otras provincias del Estado hacia el oeste. Una red con capacidad suficiente para transportar mercancías y viajeros de larga y corta distancia, que hoy no existe. No tenemos una red que transporte mercancías, las mercancías son un porcentaje mínimo, insignificante, de las que se transportan por ferro-

carril, los viajeros y las viajeras tienen problemas para transportarse entre municipios de Navarra y, desde luego, los trenes hoy siguen sin poder conectar con Francia por el asunto del ancho europeo. Lo que sí que tenemos hoy es la posibilidad de desplazarnos como viajeros y viajeras en tiempos asumibles en ese tren de altas prestaciones.

Este acuerdo del transporte ferroviario en Navarra apuesta por modificar la red actual, por modernizarla y por remodelarla. Entonces, nos ha parecido importante que usted, como Presidenta del Gobierno, ante una cuestión, ante una infraestructura tan importante y tan fundamental para el futuro de Navarra, diera su opinión al respecto. Sin más, esperando el contenido de su intervención, le agradecemos una vez más, de antemano, su disposición, su disponibilidad y su asistencia esta mañana a esta Comisión.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Unzu Garate): Muchas gracias, señora de Simón. A continuación, tiene la palabra la Presidenta del Gobierno, María Chivite. Cuando quiera.

SRA. PRESIDENTA DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sra. Chivite Navascués): Gracias, Presidenta. Señorías, buenos días, egun on. Gracias a la portavoz de Izquierda-Ezkerra también por su intervención. El acuerdo al que se refería la portavoz de Izquierda-Ezkerra por el transporte ferroviario de Navarra, en tanto en cuanto es un acuerdo entre sindicatos y una plataforma social, lo primero que tengo que decir como Gobierno es que respetamos ese acuerdo, así como todas las opiniones y reflexiones que llegan desde distintos agentes de la sociedad civil, como digo, son cuestiones que tenemos en cuenta. De hecho, hay afirmaciones y consideraciones dentro de este acuerdo, de este escrito que compartimos en el fondo, aunque no necesariamente en la forma, en cómo hacerlas efectivas.

Como saben, en ese acuerdo no está el Gobierno de Navarra, eso sí, escuchamos y tenemos en cuenta las opiniones que se enmarcan en este acuerdo, pero tenemos nuestra propia dirección política y nuestra propia planificación con respecto al transporte. Y digo transporte porque las políticas públicas en materia de movilidad deben tener una coherencia y una ordenación en su conjunto. No entendemos el tren como una isla en el conjunto de las políticas y de la planificación que atañen al transporte público. No sería lógico, desde luego, y tampoco sería eficiente en términos de gestión y administración de los recursos públicos. Nuestra filosofía en cuanto a movilidad o a transporte público se articula en torno a varios conceptos: la disposición de infraestructuras modernas que permitan prestar un servicio de calidad; la cohesión y la vertebración social y territorial; y que el transporte público esté al alcance de la ciudadanía, viva donde viva y tenga la capacidad de renta que tenga. De ahí la importancia también de una cuestión clave, que es la intermodalidad.

En lo que atañe al tren, entendemos que es una infraestructura que cumple con esos principios de contribuir a la cohesión y a la vertebración territorial, que es un medio más sostenible y que, además, permite, y es otra de las ventajas, transportar personas, pero también permite transportar mercancías, con lo que facilita esa doble dimensión desde la perspectiva social, pero también esa perspectiva económica.

En este contexto, tenemos un tren y unas infraestructuras obsoletas, yo creo que en esto estaremos todos de acuerdo, y que no están capacitadas para responder a lo que necesitamos ahora, pero menos aún a lo que vamos a necesitar en un futuro, y así no podemos afrontar con garantías la prestación de este servicio público. Por eso, estamos apostando por el desarrollo del tren de altas prestaciones, por cierto, en línea con un trabajo que impulsa Europa y que en nuestro país compete, eso también lo quiero dejar claro, al Gobierno de España, por lo tanto, y como bien señala ese acuerdo que usted ha traído a esta Comisión, esa es la Administración competente en la materia.

En todo caso, y como la pregunta era la posición del Gobierno de Navarra, el Gobierno de Navarra tiene claro que ese tren de altas prestaciones es necesario, porque sin él Navarra se queda aislada y eso implica, acto seguido, perder oportunidades, desde luego perder competitividad y, sin duda, perder el futuro. De manera que apoyamos al Gobierno de España y a Europa en esa apuesta por el tren de altas prestaciones.

Navarra está dentro del Corredor Atlántico de la Red Transeuropea Ferroviaria, por lo que es una infraestructura prioritaria. Y precisamente en el actual contexto de inversión con los fondos Next Generation el propio Gobierno de España prevé invertir también con esos recursos, como digo, con los recursos de los fondos europeos, en el tramo navarro de ese corredor.

Siempre he dicho que la llegada del tren de altas prestaciones no implica la desaparición de otros servicios ferroviarios, y creo que esta es también una cuestión importante, pero como también he señalado al inicio la prestación del servicio de transporte público tiene que entenderse desde el conjunto de medios de transporte y de posibilidades de las que disponemos. El transporte público no solo es tren, sino más cosas. El tren no se puede desvincular del servicio de un autobús interurbano, por ejemplo, son dos medios fundamentales que tenemos para llegar a la ciudadanía y a toda la comunidad, y es evidente también que ambos tienen que ser complementarios. Por eso decía que el planteamiento tiene que ser de movilidad, no solo

de un único servicio de transporte, y además para toda la comunidad.

No se trata de competir, sino de hacer un conjunto de servicios para la movilidad. No se trata de duplicar servicios, sino que se trata de complementarlos para que, con todos los medios de los que disponemos, demos el mejor servicio a la ciudadanía. Se trata de eficiencia, ya lo he dicho antes, y, obviamente, no podemos dejar al margen de la cuestión la versatilidad, tanto de los autobuses como de los trenes. Por lo tanto, es verdad que cada medio tiene un espacio, cada medio tiene unas disponibilidades, unas posibilidades técnicas, y el objetivo es, insisto, que sean complementarios para dar mejor servicio, sabiendo que cada cual tiene sus características, sus posibilidades, sus peculiaridades, y sobre ello, además, la idea es sacar el máximo rendimiento para que el servicio sea lo mejor posible.

Por lo tanto, pensemos en términos de cómo prestar el mejor servicio, porque es obvio que con el tren no podemos llegar, por ejemplo, a ciertos enclaves rurales donde sí pueden llegar, por ejemplo, el autobús o ese taxi a demanda que se ha puesto en marcha en distintas zonas de Navarra y que, la verdad, los vecinos lo están valorando como un servicio muy positivo. Como digo, medios de transporte que tienen que ser accesibles, porque todas las personas tienen que poder disponer de un transporte público lo más cerca posible, igual que de otros servicios públicos que hemos hablado aquí, bien sean servicios de educación o bien sean sanitarios. El transporte es, además, otra de las herramientas —lo estamos viendo también en todas las jornadas de despoblación que se están haciendo— para combatir la despoblación.

El tren en Navarra tiene que cumplir con su función de conectarnos con el resto de España y con Europa, cuestión que también viene reflejada en el manifiesto, y debe mejorar los tiempos, pues eso hará también que se usen menos otros medios que pueden ser más contaminantes. Sirva solo como dato que el tren es siete veces menos contaminante que el camión, si hablamos de mercancías, pero también es mucho menos contaminante que un avión y, además, la mejora de los tiempos permitirá que mercancías de carácter perecedero tengan más salida y, sobre todo, una salida más rápida al mercado europeo.

El crecimiento del uso del ferrocarril para transporte de mercancías yo creo que está claro. En 2012 se puso en marcha el servicio de la terminal de mercancías de Noáin, que comenzó transportando un tren de mercancías a la semana a Barcelona y a día de hoy son siete a Barcelona y uno a Bilbao. Por lo tanto, como digo, esa red de mercancías ha ido aumentando de manera significativa desde el año 2012. Qué duda cabe que si va creciendo la demanda del tren para llevar mercancías, necesitamos disponibilidad de vía, y quiero recordar que entre Alsasua y Castejón solo hay una única vía. Por lo tanto, esto haría incompatible otro tipo de servicios para prestar en esa vía.

Aquí, por razones obvias, no tenemos una red de cercanías como las que tienen, pongamos como ejemplo Madrid o Barcelona, donde sí hay otro perfil de transporte ferroviario que tiene un sentido, pero en este contexto aquí esos desplazamientos en torno a la capital se hacen con los autobuses de transporte comarcal. En una muestra clara de que el autobús es una herramienta que estamos mejorando, porque es la que mejor nos permite llegar a las distintas zonas y a más pueblos y ciudades, es la concesión que permitirá que el servicio que une Tafalla y Pamplona llegue a dieciocho localidades de la zona media que hasta ahora no tenían servicio. Por eso, para este Gobierno es prioritario centrar el esfuerzo cohesionador y de atender a la población a través del autobús interurbano. Por nuestra estructura como Comunidad y de población, es la mejor manera de prestar servicio a la ciudadanía. Y, como digo, el tren seguirá teniendo un papel vertebrador en Navarra, pero con un horizonte más amplio, que es conectarnos con el resto de España y con Europa.

Lo dicen muchos técnicos, tenemos vías del siglo XIX que no nos permiten dar capacidad para las necesidades, no solo presentes, sino las que vamos a tener en un futuro, y, evidentemente, no podemos actuar con miras cortas, pensando en solventar simplemente lo de hoy, sin pensar, además en unas inversiones tan importantes, que mañana vamos a estar en otro escenario. Por lo tanto, estas infraestructuras, que cuesta tanto planificarlas, ponerlas en marcha, dotarlas presupuestariamente, efectivamente, las tenemos que hacer con un plazo bastante más largo, no vaya a ser que un supuesto ahorro de hoy acabe suponiendo pagar más en un medio plazo por no haber hecho una planificación más ambiciosa y pensando, sobre todo, en décadas, y acabemos pagando más por llegar tarde al tren, nunca mejor dicho.

No vamos a ir contra corriente, desde luego, la voluntad de este Gobierno es que no podemos quedarnos aislados como comunidad. Ese error nos llevaría a una clara pérdida de competitividad con todo lo que ello conlleva tanto en términos económicos como en términos de empleo, pero también en términos sociales. En lo que a Navarra respecta, el Gobierno apostará por todas aquellas infraestructuras y servicios que mejoren el presente, pero sobre todo que garanticen un futuro de oportunidad y de prosperidad. El tren de altas prestaciones es una, como lo es llevar la conectividad a toda la Comunidad, o como es el Canal de Navarra, o como es la mejora de la red de carreteras, por citar

otros ejemplos. Este Gobierno no va a perder el tren, porque eso significaría ir en contra del futuro de los navarros y de las navarras. Estamos de acuerdo en que hemos de ir hacia un modelo de movilidad sostenible y lo menos contaminante posible, por supuesto, pero la clave, no solo de este Gobierno, sino de la propia estrategia europea, es hacer posible desarrollo social y económico con sostenibilidad.

Hoy nadie se lo cuestiona, ya que eso tiene que ser así, ahí están la Agenda 2030, el propio compromiso que el Gobierno de Navarra ha adquirido con esa Agenda 2030, el propio compromiso que Europa ha adquirido con esa agenda, la propia filosofía, como decía, del Next Generation, y con esa idea que creo que compartimos la gran mayoría de la sociedad tenemos que caminar, equilibrando crecimiento y desarrollo con un modelo sostenible de producción, de consumo y, en este contexto, sin duda también, de transporte. Muchas gracias, eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Unzu Garate): Muchas gracias a usted, señora Presidenta. Comenzamos con el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios y, como siempre, en primer lugar, le corresponde el primer turno de intervención al grupo proponente de esta comparecencia. Así que tiene la palabra, por un espacio máximo de diez minutos, la portavoz del Grupo Parlamentario Mixto-Izquierda-Ezkerra. Señora de Simón, cuando quiera, tiene diez minutos.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Gracias, señora Presidente. Muchísimas gracias por su exposición, señora Chivite, que me ha dejado muy claro que no comparten el texto de este documento. Yo sí dejo claro ya, desde aquí, que desde Izquierda-Ezkerra lo firmaríamos o lo firmaremos, si tenemos la oportunidad, en su totalidad. Decía usted, señora Chivite, que el tren no debe ser una isla, y precisamente lo que pretende esta propuesta es que el tren no sea una isla, porque, según lo que usted explica, lo que determinados viajeros y viajeras de Navarra van a ver es pasar el tren, y quienes llegan tarde al tren son precisamente los Gobiernos que han permitido que después de diez años largos estemos en la situación actual: la red tradicional sin tocar, con unas deficiencias importantes, y ese tren que iba a llegar, pues ahí está, por lo visto, por el camino. Por lo tanto, claro que llegamos tarde al tren, ya estamos llegando tarde al tren.

Miren, yo comparto con usted la referencia que ha hecho a la necesidad de cohesionar el territorio, de vertebrar el territorio con una política de movilidad que así lo permita y estoy de acuerdo con usted en que el tren tiene que transportar viajeros y mercancías. Hoy nuestro tren, el tradicional, transporta viajeros y mercancías, pero no con la rapidez y la agilidad que debería hacerlo y transporta muy poquitas mercancías, pero está capacitado, como usted bien ha explicado, en estos momentos.

Yo no estoy pensando en llevar el tren a Roncal e Isaba, ya sé que eso no puede ser, ya sabemos que no puede ser, por eso hay a veces un transporte alternativo, pero la apuesta de Izquierda-Ezkerra en este caso es una apuesta clara por el tren para mercancías y viajeros y viajeras, porque es menos contaminante, puede ser más ágil y, efectivamente, vertebra el territorio y, sobre todo, es más barato que esa inversión millonaria que, de momento, no nos ha traído nada.

Mire, señora Chivite, es posible un tren para Navarra más rápido, es posible transportar mercancías, es posible conectar con Europa, es posible un tren que transporte viajeros a corta, media y larga distancia, es posible ir de Tafalla a Pamplona o de Pamplona a Madrid y a Sevilla y es posible hacer esto rehabilitando la red actual, adaptándola al ancho europeo internacional, modificando los radios de curvatura, las pendientes y todo lo que sea posible con esa doble vía, porque es más efectivo, más eficaz, y es posible. Ese tren que hemos venido a llamar en velocidad Euromed 2000 permite una velocidad para trenes de viajeros y viajeras entre 200 y 220 kilómetros a la hora. ¿Para qué queremos más? Y las mercancías entre 120 y 140.

Por lo tanto, una propuesta de estas características es más barata, tiene mucho menor impacto ambiental y tiene carácter muy social, desde el punto de vista de la rentabilidad. Y usted, señora Chivite, el Partido Socialista y algunos otros, en todo su derecho, se empeñan en ese proyecto TAV y a mí me van a permitir, pero hago un símil entre *El laberinto de las aceitunas* y *La historia interminable*, desde el comienzo del proyecto, ese convenio de 2010, que estaba cifrado en 387 millones de euros, pasando por los 675 millones de euros o los 600 que Ana Pastor en su día, en 2014, anunciaba de coste, pasando por la paralización del proyecto entre 2013 y 2015, pasando también por una anticipación de una parte importante del dinero para seguir con las obras, cuando Navarra y el Estado estaban pasando por una crisis económica tremenda. Y hoy, ¿en qué cifras estamos?; no las voy a dar porque las sabe usted exactamente igual que yo.

Mire, los beneficios sociales del AVE no compensan con los costes, y no lo digo yo, solamente yo, ni lo dice solamente Izquierda-Ezkerra, lo dice el informe que la AIReF elaboró el año pasado, creo que fue en 2020, no recuerdo el mes, pero ese informe de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal recomendaba al Gobierno del Estado reevaluar y replantear las inversiones de los proyectos que estaban pendientes, en particular este proyecto entre Campanas y Castejón, incluida la estación de Pamplona. Un informe que insiste en que la red AVE hoy en el Estado, de tres mil

kilómetros, si no la más de las más amplias de Europa, en estos momentos está infrautilizada y que el coste y la diferencia, la rentabilidad entre el beneficio social y el económico es entre nula y mínima. Es que no lo decimos nosotros. Según el informe de Sustrai Erakuntza, el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, antes el Ministerio de Medio Ambiente, ya declaró caducado el proyecto TAV de la comarca de Pamplona con su bucle en 2019.

El coste estimado por cada kilómetro de TAV, bueno, hay de todo, porque está el informe de la Cámara de Comptos, pero es entre nueve millones de euros, mientras que el kilómetro de este modelo que nosotros proponemos entre uno y cinco millones de euros. Y ustedes siguen empeñados en esos setenta kilómetros de tren de alta velocidad que quedan en el limbo, esos sí que quedan aislados, señora Chivite, esos sí que quedan totalmente aislados, eso sí que es una isla, ese tren isla que usted comentaba, ese tren que no va a ningún sitio, a ninguna parte. Yo le recuerdo que Castejón-Logroño-Teruel-Zaragoza tienen una solución que no es TAV. Y desde Castejón, pasando por Pamplona, Alsasua, Vitoria tiene una solución que tampoco es TAV. Por lo tanto, sigue siendo una isla. Lo que usted está defendiendo es una isla, lo que no termino de entender es cuáles son los intereses que subyacen en esta cuestión. Si hasta el Gobierno del estado ya no apuesta por la alta velocidad, es que es deficitaria, señora Chivite. Apuesta aquí.

Por lo tanto, mire, nosotros seguimos pensando que duplicar la vía actual da agilidad y rehabilitar y conservar y aprovechar lo que tenemos, además de ser más económico, permite conservar los apeaderos y vertebrar el territorio. No un tren, señora Chivite, que lo que hace, lo que va a permitir a parte de la ciudadanía navarra es ver pasar el tren. Veo que se empeñan en un proyecto millonario totalmente inservible, porque va a servir exactamente para lo mismo que serviría la propuesta que hay en este documento, ahora, gastando e invirtiendo muchísimo menos dinero, casi la séptima parte del dinero y, además, evitando el enorme coste medioambiental que tiene una obra de estas características. Yo, francamente, lamento profundamente que ustedes insistan en este trayecto totalmente inservible de tren que va de ningún sitio a ninguna parte. Gracias, señora Chivite, por su presencia y su intervención.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Unzu Garate): Gracias a usted, señora De Simón. Continuamos con el orden de intervenciones. A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Navarra Suma, cuando quiera, señor Esparza, diez minutos.

SR. ESPARZA ABAURREA: Sí, muchas gracias, señora Presidenta. Quiero dar la bienvenida a la Presidenta del Gobierno y a las personas de su equipo que la acompañan. Efectivamente, respetables son todas las posiciones, todas las propuestas en relación con el tren de alta velocidad, sin ningún tipo de duda. Hasta es respetable defender hacer el tren de la bruja o el tren chu-chu, como en algunas ocasiones he llegado a calificar yo, porque claro que es respetable, pero yo pensaba que este debate estaba superado ya, yo pensaba que sí. Intentar plantear en la mañana de hoy una posición relevante de determinados sindicatos… Yo lo que creo es que hay unas firmas de algunas secciones sindicales de algunos sindicatos, que yo creo que además guiados por la buena voluntad no son conscientes de que, efectivamente, el debate está superado. Es que las obras se están haciendo, es que el proyecto se está desarrollando, es que el tren de alta velocidad está avanzando en Navarra, es que este debate ya no es real. Lo que es real es la posición política que ustedes han mantenido desde siempre, es decir, EH Bildu, Podemos e Izquierda-Ezkerra están en contra del tren de alta velocidad y hoy siguen en contra del tren de alta velocidad. Bien, pues nada nuevo. Y ustedes plantean otro modelo que yo califico y hemos calificado durante la pasada legislatura en algunas ocasiones como tren chu-chu.

Mientras tanto, el Partido Socialista ¿dónde está? Yo creo que el Partido Socialista, pese a que en los Presupuestos Generales del año 2018 votó en contra de lo que hoy se está haciendo, porque votó en contra del acuerdo presupuestario que UPN alcanzó con el Partido Popular, gracias al cual se están desarrollando las obras que hoy vemos aquí en Navarra, pese a votar en contra, digo, yo creo que acepta y está de acuerdo en el modelo de tren de alta velocidad para pasajeros y mercancías que se está construyendo, que, como digo, se construye y se están realizando las obras que vemos cuando bajamos a Tudela en la autopista gracias a este acuerdo que UPN firmó con el Partido Popular. Y yo creo que Geroa Bai también está en la misma línea y también defiende el mismo modelo de tren con más o menos pasión, pero, desde luego, aceptando que el futuro de Navarra pasa por una infraestructura como esta.

El acuerdo del que les hablaba, y al que el Partido Socialista votó en contra, definía los tramos, definía las obras, adjudicó obras en el año 2018, definía una planificación presupuestaria para los siguientes ejercicios. Lo cierto es que en junio del año 2018 hay un cambio de Gobierno a nivel nacional, llega el Partido Socialista Obrero Español a La Moncloa y se frena, se ralentiza la planificación que había, planificación que, como digo, determinaba presupuestos para el año 2018; para el año 2019, 170 millones de euros; para el año 2020, 268; para el 21, (No hay sonido); para el 22, 820; para el 2023, 540. En definitiva, se están haciendo

las obras, pero sin ningún tipo de duda se están haciendo las obras bastante más despacio y sin buscar ningún tipo de liderazgo desde Navarra, que yo creo que es otra cuestión que me parece reseñable, es decir, que haga el Gobierno de España lo que quiera con el proyecto, porque la Presidenta de Navarra y el Gobierno Foral dirán amén, como siempre, todo perfecto a lo que digan desde Madrid.

Por contra, ¿qué vemos en otras comunidades donde también se está impulsando el tren de alta velocidad, como la comunidad vecina, la Comunidad Autónoma Vasca? Que para quien gobierna allí el tren de alta velocidad es una prioridad, para el PNV es una prioridad en la negociación con Sánchez. Claro, aquí da la sensación de que ni para el PSN ni para Geroa Bai es una prioridad, de momento, al menos, quizás sea prioridad cuando para el PNV sea prioritario que en Navarra se aceleren las obras, entonces igual se aceleran las obras en la Comunidad Foral. Mientras tanto, ustedes a otras cosas y no dándole prioridad a algo que es fundamental para el desarrollo de Navarra. Están en otras cosas que a ustedes les parecen más prioritarias.

En relación con el acuerdo que se firmó, que es lo que se planteaba desde Izquierda-Ezkerra, yo creo que hay expertos que dicen que no es posible adecuar técnicamente una línea del siglo XIX a trenes del siglo XXI, yo creo que es algo que es evidente y, desde luego, nosotros no queremos que Navarra sea una comunidad de tercera división, no lo hemos querido nunca y no lo queremos ahora y no lo vamos a permitir, desde luego, si está en nuestra mano, en ninguno de los momentos. Con nosotros que no cuente nadie para que Navarra pierda competitividad o sea relegada desde ese punto de vista.

Pero fíjese, señora Chivite, tres de sus cuatro socios están en contra; tres de sus cuatro socios no quieren el tren de alta velocidad que se está desarrollando y lo que quieren es el tren chu-chu. Tres de cuatro. Lo cierto es que lo dicen con la boca pequeña, porque a usted tampoco le han presionado mucho. A la señora Barcos la pasada legislatura sí la presionaron e imposibilitaron que firmara un convenio con el Gobierno de España, ni más ni menos. Condicionaron la aprobación de los Presupuestos de Navarra a que no se firmara ese convenio que impulsaba y lideraba desde Navarra la construcción del tren de alta velocidad en esta tierra.

Yo, señora Presidenta, le voy a pedir cuatro cosas que creo que son fundamentales: la primera, en relación con el proyecto, porque creo que hay que mirar hacia el futuro, que la conexión con la Y vasca se haga por Ezkio, señora Chivite, me parece fundamental para el futuro; la segunda, que se firme cuanto antes un convenio, en este caso con Adif, para liderar desde Navarra esta infraestructura; la tercera, que los 65 millones de euros que están consignados en el presupuesto del año 2021, en los Presupuestos Generales del Estado, se ejecuten todos, del primer euro al último, ojalá se ejecuten todos, los 65 millones de euros; y la cuarta, yo le quiero trasladar, en relación con los fondos europeos que usted ha mencionado, que cuantos más fondos europeos se destinen, efectivamente, a la construcción del tren de alta velocidad en Navarra mejor para todos, pero sobre todo mejor para el Gobierno de España, porque es el Gobierno de España quien tiene el compromiso de financiación, porque el Gobierno de Navarra no paga el tren de alta velocidad, no pone un euro, lo financia el Gobierno de España. Por tanto, me parece una buena noticia que el Gobierno de España reduzca su presupuesto con fondos europeos para financiar las obras del tren de alta velocidad en Navarra.

Y yo le decía Ezkio porque creo que es algo que supone un ahorro de 78 kilómetros para un traslado entre Pamplona y San Sebastián, que permite que Navarra esté en el corredor principal que va a unir el tramo atlántico con el mediterráneo, sabiendo, además, que si se elige otra opción Navarra se puede quedar en una línea secundaria y eso puede tener sus riesgos, señora Presidenta.

Le hablaba de los fondos europeos y lo que me gustaría es que no computara, señora Chivite, es decir, que la cantidad de fondos de la Unión Europea que se destinen a través de la financiación que aporte el Gobierno de España a desarrollar el tren de alta velocidad no compute para Navarra, es decir, porque de otra manera podemos generar otro tipo de problemas. Quien se está ahorrando la financiación es el Gobierno de España, bien, pero que eso no afecte a los fondos que tienen que llegar desde la Unión Europea al conjunto de Navarra.

Yo ya sé, señora Presidenta, que ustedes dicen una cosa y luego hacen la contraria, es una práctica bastante habitual, es decir, no pactamos con Bildu, pero pactamos con Bildu; no damos indultos, pero luego damos indultos; no queremos el mapa local, pero luego aceptan el mapa local; firman con Bildu que vamos a derogar la reforma laboral, pero luego a las tres horas no van a derogar la reforma laboral; firman un acuerdo programático, ahora hay parte de sus socios que dicen que no están cumpliendo el acuerdo programático… En fin, en definitiva, donde dije digo, digo Diego.

Yo creo que es claro que no son de fiar, señora Presidenta, y le voy a recordar qué decía usted, qué decían ustedes, señora Presidenta y señores del Partido Socialista, hace muy poco, en el año 2018, cuando el Gobierno de España todavía estaba en manos del Partido Popular. 13 de marzo de 2018, nota de prensa del Partido Socialista de Navarra que dice lo siguiente: «Desde el PSN-PSOE han pedido reiteradamente que el Gobierno Foral nego-

cie un nuevo convenio con el Estado para la financiación de las obras del tren de alta velocidad, un convenio que permita a la comunidad recuperar protagonismo y liderazgo en el proyecto». ¿Dónde está el convenio, señora Chivite, tres años después?

Pero es que, además, decían: «Los socialistas consideran que la opción planteada en las alegaciones por el Gobierno de Navarra, que toma parte del tramo hasta Vitoria, pero enlaza con Ezkio, ofrece más garantías a futuro». ¿Dónde está defendida esta opción, señora Presidenta? «El PSN apoya la opción planteada al señalar que ofrece más garantías a futuro», la opción planteada por el Gobierno, en este caso el Gobierno de la señora Barcos. Y fíjese, y voy terminando, el 3 de octubre de 2018, ya con un Gobierno socialista en Moncloa, decían: «La mayoría de la Cámara pide que el tren de alta velocidad se una a la Y vasca por Ezkio, el PSN se sumó a UPN y a Geroa Bai al defender esta opción frente a la de Vitoria».

Y luego usted, señora Presidenta, anunciaba que iba a mantener una reunión, un encuentro con el Ministro de Fomento con el objetivo de propiciar la firma de un nuevo convenio para la construcción del tren de alta velocidad. Esto es el año 2018, estamos tres años después, en el año 2021 y, desde luego, yo no sé nada de ese convenio. Creo que a usted se le ha olvidado, como se le olvidan tantas cosas.

A mí lo que me gustaría es que nos aclarara qué es lo que van a hacer definitivamente, más allá de lo que dijeron o no dijeron, cuál es la realidad de este proyecto en Navarra y que respondiera de una forma clara, y ahora sí termino, dos cuestiones. ¿Qué opción para conectar con la Y vasca defiende su Gobierno, señora Chivite? Creo que es una respuesta clave y que hay que responder. Y, segunda cuestión: ¿se ha avanzado algo en ese convenio, ya que usted se iba a reunir con el Ministro para impulsarlo, porque Navarra debería liderar el impulso de esta infraestructura? ¿Han avanzado algo o solo era exigente…?

SRA. PRESIDENTA (Sra. Unzu Garate): Señor Esparza, debe ir finalizando.

SR. ESPARZA ABAURREA: Voy terminando. ¿O solo era exigente con el Gobierno anterior, con la señora Barcos? ¿En ese momento sí había que liderar, en ese momento sí había que firmar un convenio y ahora ya no? Señora Presidenta, creo que esas dos cuestiones al menos deberían ser solventadas en la mañana de hoy. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Unzu Garate): Gracias, señor Esparza. Continuamos con el orden de intervenciones. Le corresponde el turno de palabra al portavoz del Partido Socialista de Navarra. Señor Alzórriz, cuando quiera, diez minutos.

SR. ALZÓRRIZ GOÑI: Gracias, Presidenta. Muchas gracias, Presidenta, y acompañantes por su intervención. Va siendo recurrente el insistir e intentar contraponer posturas ya claras y definidas sobre determinados temas, en este caso el tren, que más allá de convencer lo que hacen es perseverar en las diferencias. Tomar determinados informes permanentemente como propios y no otros, señora De Simón, no es lo más conveniente. Mentir sobre aquello por lo que apuesta o no el Gobierno de España creo que tampoco, el Gobierno de España ha apostado y apuesta por el TAV sin ningún género de dudas. Y ver pasar el tren es no apostar por lo que apuestan Europa y España y que necesita Navarra.

Por lo tanto, la postura del Partido Socialista, nuestra postura es clara y meridiana desde hace mucho tiempo. Apostamos por el TAV, por el tren de altas prestaciones, un tren para personas y para mercancías. Yo no sé, ya ni siquiera en esto es capaz de empatizar o de ponerse a disposición del Gobierno el señor Esparza. Es incomprensible, es inaudito, yo creo que la ciudadanía navarra ya no entiende cómo es posible que un partido, el partido líder de la oposición, esté permanentemente en contra pase lo que pase, pese a quien pese y se hable de lo que se hable, ni en esto. Súbase al tren del progreso, señor Esparza, porque ustedes ahora mismo son irrelevantes en Navarra y votan sistemáticamente en contra de todo, son irrelevantes en España y siguen votando en contra de los presupuestos que incluyen partidas para el tren de altas prestaciones y son inexistentes en Europa, que es donde se están poniendo y sentando las bases para que los diferentes corredores que llevan el tren a Europa se está votando.

Por lo tanto, súmese al carro, apoye a sus Gobiernos y déjese de confrontar incluso con el progreso y el futuro de nuestra tierra, porque en el fondo este es un tren de presente, pero, lo más importante, es un tren de futuro. Las grandes infraestructuras no deben tener una visión cortoplacista, y menos en un mundo globalizado donde conectar personas y transporte de mercancías en el menor tiempo posible debe ser un objetivo prioritario. El transporte ferroviario en Navarra necesita grandes apuestas en su línea ferroviaria —lo decía la Presidenta—, para adaptarse a los requisitos de la red europea, efectos favorables desde el punto de vista económico, social y medioambiental. Así, en el aspecto económico, su importancia es más que evidente, porque la Comunidad Foral es una región muy industrializada y netamente exportadora, centrándose el 60 por ciento de nuestro comercio exterior en los países del arco atlántico de la Unión Europea. Fíjense si es importante el futuro de Navarra orientado al tren con lo que acabo de decir.

Para una economía tan interrelacionada con el resto de Europa es imprescindible, en términos de competitividad, contar con una red ferroviaria con capacidad suficiente y adaptada a los estándares europeos. No se puede estar pensando y apostando por transformar nuestra industria con proyectos como el vehículo eléctrico o el Ebro Food Valley y obviar o no adecuar el transporte ferroviario a las necesidades de esos proyectos punteros y de futuro de nuestra tierra. Es trascendental que Navarra haya sido incluida en el corredor atlántico, que a su vez va a servir de conexión con el mediterráneo.

Los territorios por los que transitan estos corredores van a ser más competitivos y pueden incrementar su desarrollo económico. Esto ha sido a lo largo de toda la historia. Cuando se abre un corredor, como en su época el corredor de la seda, la ruta de la seda, el que no estaba incluido ahí no estaba incluido en el corazón del tránsito y de la generación económica del pasado. Por lo tanto, es fundamental que Navarra ejerza de nexo de unión entre los corredores de transporte atlántico y mediterráneo. Es nexo de unión entre los dos corredores, por lo tanto, Navarra toma una importancia vital en esa conexión que dará también conexión con Europa.

Por último, en cuanto al capítulo medioambiental, el uso del transporte ferroviario para mercancías representa en Navarra actualmente un 1,2 por ciento, cuando la media europea es del 18 por cierto. ¿Nadie se pregunta por qué? Porque no está preparada, porque no conecta con nadie, por lo tanto, hay que seguir trabajando en los proyectos de conexión del TAV con el resto de España y el resto de Europa. Incrementar la cuota modal del ferrocarril es imprescindible para cumplir con la hoja de ruta del cambio climático y para reducir las emisiones de CO_2. Además, el transporte ferroviario favorece la disminución de accidentes, la descongestión de las carreteras y de las zonas urbanas y el descenso del ruido asociado al tráfico y la descontaminación atmosférica.

El TAV no va contra nada ni excluye nada —lo ha dicho la Presidenta—. Es compatible con los trenes de cercanías y demás, con el transporte de autobús, como lo reflejaba la Presidenta del Gobierno de Navarra. No se puede estar hablando permanentemente de tren a ninguna parte ni de gastos desmesurados cuando estamos hablando del futuro social y económico de Navarra. No se puede hablar de sobrecostes para Navarra cuando quien paga es el Gobierno de España, y ahora más los fondos Next Generation, por lo tanto, Europa.

Nosotros seguimos apostando y apostaremos por el TAV, y el Gobierno de España también, y se constata con la inversión aproximada de 67 millones, el último presupuesto en nuestro país, ese que no votó UPN pero que luego dice defender determinados proyectos, que los hacen, parece ser, ellos sin contar con el resto del mundo. Lo que paralizan, como el Canal, lo hicieron ellos; lo que no apuestan, como el TAV, también lo hacen ellos; y el desarrollo de nuestra Comunidad lo han hecho ellos, más allá de que los demás podamos o no participar de manera testimonial. Por lo tanto, creo que las cosas son muy claras.

No se trata de pensar en obras faraónicas, sino de pensar en las necesidades del futuro para dejar a nuestra tierra en un escenario de competitividad y de conectividad necesaria e imprescindible. El futuro es para el que lo ha preparado, para el que lo ha trabajado, y los políticos no debemos pensar en presente, sino que tenemos la obligación de pensar en las generaciones futuras y en sus necesidades. Ese es nuestro reto y ese será nuestro compromiso, el del Partido Socialista de Navarra. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Unzu Garate): Gracias a usted, señor Alzórriz. A continuación, tiene la palabra la señora Solana, portavoz del Grupo Parlamentario Geroa Bai. Cuando quiera, tiene diez minutos.

SRA. SOLANA ARANA: Eskerrik asko, presidente anderea. Ongi etorri presidente Chivite anderea eta bere lantaldea. Ongi etorri Nafarroako Parlamentu honetara. Eta eskerrik asko gaurkoan ekarri duzuen informazioa gurekin konpartitu nahi izanagatik, zuen iritzia eta zuen hausnarketak azken batean.

[Muchas gracias, señora Presidenta. Quiero dar la bienvenida a la señora Presidenta y a su equipo. Sean bienvenidos al Parlamento de Navarra. Y muchas gracias por haber compartido hoy con nosotros la información que nos han facilitado, que forma parte, en definitiva, de su opinión y de sus reflexiones].

Gracias, decía, y bienvenidas usted, señora Presidenta, y equipo, Directora General de Transporte y Jefa de Gabinete también. Es importante la reflexión que nos comparte esta mañana aquí, más allá de que es verdad que en este Parlamento han sido muchas las ocasiones en que hemos debatido en torno a esta cuestión. Es un tema pendiente y es un tema que todavía va a tener un largo recorrido y no a la alta velocidad que nos habría gustado, cuando menos, a algunas y a algunos.

Es verdad que, cuando menos, parecía curioso el enunciado de esta comparecencia, o así nos lo pareció en Geroa Bai, porque, en definitiva, daba de sí lo que daba de sí, que era que usted viniera aquí a hacer lo que ha hecho, es decir, respetar una posición de unos u otros agentes que han llegado a través de equis procesos a un acuerdo que no vincula más que hasta el punto en que usted ha dicho, o por lo menos en Geroa Bai así lo entendemos,

que es tener en cuenta y tomar en consideración las opiniones de esta parte del sector.

Está bien, respetan el acuerdo, escuchan, tienen en cuenta las opiniones y las valoran, pero el Gobierno de Navarra tiene una política de transporte propia que está erigida en unos fundamentos y en unos pilares, en fin, que tienen algo más de sustancia que para poder tambalearse por que se alcance un acuerdo de estas características, que está bien alcanzado y según y cómo se lea a lo que viene es a apoyar la posición que hoy sigue defendiendo Gobierno de Navarra.

Esa es nuestra opinión, porque hablamos de un tren de altas prestaciones, porque hablamos de un tren en línea con Europa, financiado por el Estado que nos coloque en el corredor atlántico. Parece que los colectivos firmantes también dan por bueno ese estar conectados, ese mirar hacia Europa, que es importante porque durante muchos años, y ahora le miro yo al señor Esparza, no se ha mirado —así nos lo parece en Geroa Bai— hacia Europa con la asiduidad y con la capacidad que tenía Navarra para haber mirado.

Otras comunidades autónomas nos llevan décadas de ventaja, porque ahora habla de lo que hace o deja de hacer el Partido Nacionalista Vasco, pero gobernando ustedes en la comunidad vecina el Partido Nacionalista Vasco ya avanzaba a un ritmo que ustedes no han alcanzado ni a pensar como Unión del Pueblo Navarro responsable del Gobierno de Navarra, como digo, durante mucho tiempo. Son décadas de ventaja que no se pueden solventar de la noche a la mañana. Además de todo eso, durante Gobiernos de UPN hemos pagado desde Navarra la alta velocidad a todo el Estado con nuestras aportaciones y, además de eso, hemos visto cómo aquí no había manera de poder romper, de poder arrancar y de poder poner en marcha un tren que todavía renquea y que todavía está muy lejos de ser lo que entendemos en Geroa Bai que tiene que ser un tren de altas prestaciones, un TAP con todas las garantías. Y cuando decimos con todas las garantías, evidentemente, también hablamos de capacidades suficientes. Y no es verdad que se pueda hacer un medio apaño más barato e igual de eficiente, o por lo menos no lo consideramos así en Geroa Bai. Aquí se ha dicho, hay que contemplar la disponibilidad o no de vía, hay que contemplar una serie de características que no se pueden solventar con un tercer hilo.

No difiere tanto, en definitiva, la posición de Geroa Bai con la que ha expuesto hoy la Presidenta aquí. Más que en el fondo podríamos decir que diferimos en la forma, pero aunque sean pequeños detalles y pequeñas diferencias, a veces cambian por completo el sentido de las cosas, ya que por pequeñas no dejan de ser sustanciales o, más que cambiar el sentido de las cosas, para nosotras esas pequeñas cosas son al final las que les dan sentido a las cosas.

Para nosotros era fundamental hacer un convenio con garantías para poder incidir desde Navarra, como creemos que merece, ante una política que, en definitiva, y usted lo ha dicho también, se va a acabar ejecutando desde el Estado. Un convenio con garantías que no deje a Navarra a los pies de los caballos del Estado con pagos, inversiones, plazos. Si es verdad que creemos, como usted ha dicho que cree, que el desarrollo social ha de hacerse con sostenibilidad, y entendemos nosotras que el económico necesariamente ha de hacerse mirando o velando por la cohesión social, creemos que no puede dejarse de lado un convenio que nos garantice unos mínimos. No lo conseguimos rehacer en la pasada legislatura porque el ministerio no quiso, no porque los socios de Gobierno no quisieron, porque es evidente y notorio que aquello era un desacuerdo tasado en el que Geroa Bai se quedó solo, pero no por ello parado y siguió adelante, con un alto coste, por cierto, pero si no se renovó el convenio fue —repito— porque el ministerio no quiso.

Capacidad ferroviaria suficiente, lo decía al inicio: cualquier proyecto no sirve. Lo que queremos de verdad es que el tren en el que estamos pensando, desde luego sí en Geroa Bai, sirva para ponernos donde entendemos que tenemos que estar, y con eso hablamos como sociedad y hablamos del interés general de Navarra, no de otra cosa. Yo creo que el Gobierno Barcos dio buena muestra, tanto con el Canal como con el tren de altas prestaciones, de que había que redimensionar ambos proyectos y que había que dotar de más rigor y de menos promesa electoral a cada uno de ellos. En cuanto al Canal, creo que sirvió de mucho y sirvió de base para lo que hoy se está ejecutando, y confío y quiero pensar que la propuesta, apuesta y el trabajo que desde Geroa Bai se hizo en la pasada legislatura en el Gobierno del cambio también va a servir para que el tren de altas prestaciones prospere y vaya adelante. Se hicieron alegaciones que, como digo, el ministerio no tuvo a bien contemplar, y hoy es el día en el que nos encontramos sin amparo de un convenio que proteja a Navarra de los vaivenes del Estado en esta política de transportes.

UPN habla de su acuerdo con el Partido Popular, un acuerdo extragubernamental, es decir, un acuerdo que hace UPN como partido de Navarra, un partido en la oposición que va a negociar a Madrid con el entonces Gobierno central. Esperó UPN, por lo que se ve, a estar fuera del Gobierno, ya se lo dijimos entonces y se lo recuerdo hoy, para hacer algo más efectivo que lo que había venido haciendo hasta entonces en cuanto a lo que se refiere del desarrollo del tren de altas prestaciones. Es verdad, esperó a hacerlo, parece que uste-

des son más efectivos estando en la oposición. UPN dijo amén a Madrid durante décadas, durante muchísimos años, no solo en lo referido al tren, también en otras cuestiones y lo vimos cuando hubo que renegociar el año base del quinquenio de la pasada legislatura.

La firma del convenio la imposibilitó —repito— el ministerio y ninguna otra condición que pudiera darse en esta Comunidad, y además lo hizo con argumentos falsos —el Consejero Ayerdi ya lo denunció y lo puso de manifiesto—, y por la puerta de atrás, sacando notas antes de que el Consejero se montara en el coche de vuelta a Pamplona, a Navarra, después de haber mantenido reuniones allá en la capital del Estado.

Creo que con esto dejo más o menos dicho y claro cuál es la posición de Geroa Bai, qué es lo que defendemos. Aquí todos tenemos claro que hemos dejado clara durante años la posición, y es verdad, no nos hemos movido mucho, pero, como digo, a veces los pequeños detalles son los que marcan la diferencia.

No sé cuál es el futuro, cómo lo ve la Presidenta, cómo cree que debe seguir gestionándose, sí me gustaría saber lo referido al nudo, a la opción de Vitoria o a la opción de Ezkio, cómo está planteado a día de hoy, si ha habido algún avance, porque hubo avances técnicos importantes y un trabajo arduo que se hizo a solicitud de Navarra en la pasada legislatura. Me gustaría conocer cómo está esa cuestión y cómo se puede resolver ese nudo y algunas otras cosas, si Adif licita, adjudica, contrata y abona directamente obras, qué nos parece eso, si sí, si no, otro tipo de condiciones, si cree necesario —le han preguntado ya— necesario redactar un convenio o no lo cree, o lo fiamos a que siga habiendo buena relación entre ambos Gobiernos, porque esto —lo hemos comprobado— puede cambiar incluso varias veces en una misma legislatura. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Unzu Garate): Muchas gracias, señora Solana. A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario EH Bildu. Cuando quiera, señor Araiz.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea, eta ongi etorri, lehendakaria eta berarekin etorri diren bi lankideak ere. Yo creo que nos trae aquí la valoración que le merece al Gobierno de Navarra un acuerdo firmado entre la plataforma por el tren de Navarra, una entidad que está trabajando en este tema, y distintos sindicatos que creo que representan a la práctica totalidad de la representación sindical en el sector. Estamos hablando de Comisiones Obreras, de UGT, del Sindicato Ferroviario de la Confederación Intersindical, del Sindicato de Circulación Ferroviario, de la Confederación General del Trabajo, en Confederación Estatal, y el Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios, el SEMAF.

Por lo tanto, creo que, más allá del respeto que le pueda merecer al Gobierno de Navarra el contenido del acuerdo, incluso ha llegado a decir que como una de las partes las valoran de forma positiva, nosotros sí queremos decir que valoramos muy positivamente esta propuesta porque, como hemos leído en algún comunicado que se ha sacado a raíz de su publicación, parte de las entrañas de la estructura ferroviaria, es decir, no parte en estos momentos ni de un partido político ni parte de un colectivo que históricamente venga trabajando y posicionándose en contra del tren de alta velocidad, sino, como digo, de las propias entrañas ferroviarias, porque los sindicatos son del sector, conocen el sector y, por lo tanto, saben de lo que están hablando.

Y además porque creemos que, como digo, este acuerdo histórico pone de manifiesto esta unidad sindical y, además, creemos que tiene una gran implicación social, porque, más allá de lo que se ha dicho aquí, creemos que aceptar el contenido de este acuerdo y desarrollarlo y llevarlo adelante posibilitaría seguramente la reapertura y la reactivación de estaciones como la de Tafalla y varias más en la zona media, y además supondría un freno a lo que, quieran o no, es un despilfarro, porque lo que se está planteando en estos momentos en ejecución no deja de ser y constituir un auténtico despilfarro económico.

Lo que en este acuerdo plantean los sindicatos ferroviarios, además, está en la línea —ya se ha dicho aquí por parte de la señora De Simón—, está en la nueva línea inversora anunciada por el Ministerio de Transportes para importantes tramos del ferrocarril en el Estado. Es decir, no sería una idea de bombero, como vulgarmente se dice, sino que el mismo ministerio, por ejemplo, en el tramo Castejón-Logroño o en el tramo Zaragoza-Teruel hace una apuesta por rehabilitar el actual trazado, rehabilitar la actual plataforma, desdoblar esa plataforma y, por lo tanto, no es algo que quede fuera. Es público que el ministerio, Adif y el Gobierno de La Rioja firmaron hace unos meses, hicieron pública una solución que, a nuestro juicio, es racional, es una solución de futuro y ajustada a los tiempos y necesidades sociales del momento y que consiste, como digo, en la mejora de la vía actual Castejón-Logroño para implantar un tren moderno y seguro a velocidades que no son nada despreciables, de 200 kilómetros/hora.

Por lo tanto, el acuerdo, como digo, para nosotros y nosotras es positivo, propone la duplicación de la vía actual y una rehabilitación exhaustiva de toda la línea que comprendería actuaciones en variantes, eliminación de puntos conflictivos, túneles y permitiría que la línea incrementara la

capacidad de llevar trenes en un 150 por ciento y las velocidades que ya se han dicho aquí. Por cierto, es una de las alternativas que en uno de los estudios del anterior Gobierno, de la Consejería del señor Ayerdi, se recogía, con su viabilidad, con su ahorro económico, en un estudio que se encargó a tal efecto.

Por lo tanto, como digo, tampoco es una marcianada ni es una cosa extraña ni una cosa que sea irrealizable y, efectivamente, creemos que es el momento, más que nada porque se está ejecutando, el señor Esparza decía: «Si ya se están ejecutando las obras, olvídense del tema, ya vale, den por perdida esta batalla y sigan adelante». Bueno, pues nosotros creemos que no, precisamente porque todavía es un tramo en el que estamos hablando de unos costes económicos que, en estos momentos, rondarán, no tengo la cifra exacta, pero estaremos hablando de 100 o120 millones de euros lo que se ha ejecutado, lo que está adjudicado y está en ejecución. Frente a esto creemos que hay alternativas, porque no hablamos del coste total, pero a mí me gustaría saber cuál es el coste total de la línea que ustedes están defendiendo desde Castejón, perdón, desde Cortes, ya no desde Castejón, todo el tramo navarro, desde Cortes hasta Altsasu, o más allá de Altsasu, vaya a Ezkio o vaya a Gasteiz.

Por lo tanto, como le digo, creemos que es el momento adecuado, creemos, además, que lo que se plantea aquí es que se logre que la red ferroviaria de Navarra permita, en primer lugar, la utilización del trazado para el transporte tanto de viajeros como de mercancías, porque mucho hablan ustedes de mercancías, pero a mí me gustaría saber hacia dónde van a llevar esas mercancías. ¿Hacia dónde?, ¿hacia el norte, que no tenemos todavía ni en el tramo de Echavacoiz, donde vaya la futura estación que se está planteando?, ¿hacia Iparralde que no hay salida en TAV?

Es decir, por trenes de alta velocidad no van a circular mercancías en Navarra o, como mucho, irían de Pamplona a Castejón, porque a partir de ahí no va a haber tren de alta velocidad, porque a Barcelona, que se ha dicho aquí que van siete viajes, no van por la línea de alta velocidad. Por tanto, no estén vendiendo humo, que es decir que esto va a transportar mercancías, no, digámoslo bien claro, esto no va a transportar mercancías, porque irían en un trozo muy pequeño, porque ni hacia el norte ni hacia el sur la línea está preparada para ello. Por lo tanto, yo creo que es importante decirlo.

En segundo lugar, la utilización del trazado por todo tipo de trenes de viajeros regionales, de larga distancia, trenes de alta velocidad o de altas prestaciones, con el planteamiento que ustedes hacen, y luego me referiré y volveré a recordar a la Presidenta su posicionamiento histórico sobre este tema, porque creo que es interesante, ha cambiado de opinión, es perfectamente respetable, pero evidentemente está ahí.

En tercer lugar, vertebrar el territorio uniendo pueblos, ciudades y zonas industriales, sin dejar zonas aisladas.

En cuarto lugar, será una infraestructura económicamente viable y sostenible, tanto en la actualidad como a futuro. Y, finalmente, dotará a Navarra de una infraestructura competitiva y a corto plazo. Y se solicita al ministerio, está dirigida al ministerio, evidentemente, no está dirigida como Administración competente al ministerio, solo que se le pide al Gobierno Navarra que respalde esta iniciativa y que haga movimientos en todo ello.

Se ha hablado aquí de la movilidad, de que el tema del tren no es algo aislado, de que tiene que estar interconectado con otros planteamientos de movilidad. Se ha hablado incluso de la conexión, perdón, de la concesión Tafalla-Pamplona, y la alternativa que se nos da es que vengamos en autobús a Pamplona, cojamos el tren de alta velocidad y ganemos veinte minutos para ir a Madrid. Esa es la alternativa que se nos ofrece a la zona media, señora Presidenta, porque, evidentemente, lo que usted está planteando, y no nos va a convencer, es que más allá de que la vía se quedaría para trenes regionales, no para trenes de larga distancia, ni mucho menos… Por lo tanto, lo que estamos aquí discutiendo es si todo el sistema alternativo de movilidad, intermovilidad e interoperabilidad nos sirve para llegar veinte minutos antes a Madrid, y, evidentemente, para este viaje no hacían semejantes alforjas, no hacía ninguna falta. Y decía lo de… Porque este es el planteamiento: no, no, esto va a cohesionar todo el territorio, se va a poder ir o iría a Tudela o vendría a Pamplona y de ahí que se monten ustedes y discurran por el tren de alta velocidad.

Por lo tanto, desde luego, creemos que no, que hay otra alternativa y, como le digo, se lo voy a recordar porque me parece que es interesante. Recuerde que en el año 2015 usted firmó un documento como candidata a la Presidencia del Gobierno de Navarra, un documento que firmó el que está aquí hablando, que también era el candidato y encabezaba una lista, en el que decía que proponían ustedes «revisar el proyecto de alta velocidad que el Gobierno de Navarra ha iniciado entre Castejón y Campanas, ya que en la práctica supone para la zona media una variante ferroviaria que la aísla, dejándola sin acceso directo al tren». Ese es el problema. «Planteamos revisar los acuerdos con el Gobierno de España, Renfe y Adif para realizar un estudio actualizado sobre la necesidad y beneficio social y económico del proyecto para la zona media». «Asimismo —decíamos—, en el caso de formar parte del nuevo Gobierno—en el 2015 no tuvo esa oportunidad política, en el 2019 la ha

tenido— solicitaremos al Estado, a Adif y a Renfe que se planteen mejorar el actual trazado de ferrocarril en el tramo navarro —implementando lo que entonces era una reivindicación, que yo creo que hoy ya se ha visto superada por este planteamiento de doble vía, etcétera— implementando el tercer raíl de ancho europeo internacional, de modo que esta mejora garantice a la ciudadanía en la zona media el acceso al tren de largo recorrido».

Esta es una posición política, como digo, que usted la defendía en el 2015, que algunos la seguimos defendiendo en el 2019 y que, por tanto, es también legítima y que no es ningún tren chu-chu, señor Esparza. Usted diga lo que quiera, diga que esto es un tren chu-chu o díganos, como ha dicho la señora Solana, que estamos proponiendo apaños. Bueno, desde el punto de vista de la dialéctica política está muy bien, queda muy bien para un titular, pero usted sabe que lo que se está proponiendo en este acuerdo ni son apaños ni se trata de ningún tren chu-chu, porque los expertos que usted ha citado que se han posicionado públicamente están hablando de trasladar los condicionamientos, las características y lo que supone un tren de alta velocidad sobre el actual trazado y, evidentemente, eso genera problemas. Pero lo que se está proponiendo aquí no es volver… La señora Solana ha hablado, creo, de redimensionar proyectos. Oiga, señora Solana, no se engañe usted a sí misma, el proyecto que se está ejecutando es el proyecto de tren de alta velocidad que en su día pactaron el entonces Ministro, el señor Blanco, y el Gobierno de UPN. Es el mismo proyecto, no se ha cambiado una coma, así que no se engañen y no engañen a la sociedad tampoco. Por lo tanto, reconozcan que ahora lo llaman tren de altas prestaciones, porque, no sé, queda un poco mejor, queda menos, no sé cómo decirlo, menos agresivo al oído para algunas sensibilidades que hablemos de tren de altas prestaciones, altas prestaciones suena mucho mejor que alta velocidad, pero, en definitiva, insisto, el proyecto es el mismo, no se ha cambiado una sola coma. No se iba a cambiar una sola coma con el convenio que ustedes planteaban tampoco, ni se va a cambiar una sola coma con el convenio que pudiera plantear este Gobierno o con el convenio que le está exigiendo el señor Esparza. Por lo tanto, digamos las cosas como son.

Y no se trata de perder el tren, si no queremos perder ningún tren, queremos un tren de unas determinadas características, esa es la diferencia. Ustedes quieren una nueva plataforma, quieren un despilfarro económico, quieren un tren que, en estos momentos, no va a transportar mercancías, y están vendiendo ese humo a la sociedad. Por lo tanto, a nosotros, como digo, nos parece positiva la aportación, entendemos que el Gobierno de Navarra debería reflexionar sobre ello y si no, en todo caso, tomaremos iniciativas para que, si es posible, se adopten en el ministerio iniciativas en torno a esto y, desde luego, no nos vamos a quedar parados. Nada más, eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Unzu Garate): Muchas gracias, señor Araiz. Finalizando ya el turno de intervención de los grupos parlamentarios —por favor, ruego silencio a sus señorías—, tiene la palabra la señora Aznárez, portavoz del grupo parlamentario Podemos Ahal Dugu Navarra. Cuando quiera, señora Aznárez, tiene diez minutos.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Mila esker, lehendakari andrea. Eta ongi etorri eta egun on Gobernuko lehendakari andreari eta baita berarekin batera etorri diren lankideei ere. Buenos días, señorías, medios de comunicación, personal de la Cámara, señora Letrada. Bueno, señorías, empezábamos bien la Comisión, después de escuchar a la señora De Simón Caballero, escuchando al señor Esparza Abaurrea decir que todas las propuestas son respetables. Yo me he dicho: «pues empezamos muy bien, qué bien, parece que va a haber aquí hoy bastante acuerdo, consenso y va a haber ese tono que ustedes utilizan, qué buen tono y tal, después comenzamos con los gestos de tranquilos, tranquilas». Bueno, parecía que iba bien. Ahora bien, seguidamente comienza ya la segunda frase diciendo el señor Esparza que el Gobierno de Navarra no lidera nada en Madrid, no tiene ningún tipo de liderazgo y que Navarra es una comunidad de tercera.

Hombre —digo hombre porque es usted varón—, que lo diga usted cuando han estado gobernando en Navarra, han estado gobernando en España y nos han dejado a Navarra como una comunidad de tercera con aquellas pocas apuestas por la movilidad entendida en su conjunto, con aquellos convenios vendehúmos reeditados una y otra vez, aquel *marketing* político, aquella inmediatez política que… Sí, señor Alzórriz Goñi, no hay que pensar en el presente, sino en el futuro de las siguientes generaciones, sí, pero es que ustedes también hacían vender presente, vender un convenio tras otro, vender humo, un humo tras otro, y así ha sido la política sobre el tren de alta velocidad, sobre el tren de altas prestaciones en Navarra y en el Estado.

Yo creo, señora Presidenta, que es evidente que tenemos que seguir haciendo esa reflexión profunda y esa crítica de lo que ha sido la política de infraestructuras y repensar la movilidad, porque tenemos informes contundentes de la propia AIReF sobre los trenes de alta velocidad, de altas prestaciones, que no dejan margen de duda sobre la insostenibilidad de muchas de las inversiones. Y esto no lo dice ningún partido bolivariano ni chavista, es la propia AIReF la que nos lo dice contundentemente y lo pone en duda y, además, sabemos que el transporte —lo ha citado también usted y le recojo el guante— es el sector que realiza más emi-

siones de CO_2 . Así que, si queremos liderar esa lucha contra el cambio climático y cuidar de nuestra biodiversidad, es imprescindible abordar una transformación del sector para conseguir que reduzca sus emisiones y para conseguir su sostenibilidad.

Y hay unos datos, tenemos los aviones, el tráfico aéreo, que son los más contaminantes, con 285 gramos de CO_2 por kilómetro y pasajera o pasajero; el coche emite 104 gramos de CO_2 por kilómetro; las motos, 72 gramos CO_2; y el tren solamente un 14 por ciento de CO_2. Pero, fíjese, nuestro país vecino, Francia, sabedores y sabedoras de que el avión es el medio de transporte más contaminante, qué políticas públicas han determinado y han acordado de presente, de futuro inmediato y de futuro más tardío. Las legisladoras y los legisladores franceses han votado a última hora de este sábado—esto era el 12 de abril de 2021, o sea, hace escasamente dos meses— eliminar los vuelos nacionales con rutas que puedan cubrirse en menos de dos horas y media de tren, en un intento del Gobierno por reducir las emisiones de carbono, incluso cuando la industria del transporte aéreo se tambalea por la pandemia mundial. Es por lo que decía usted de entender, comprender todo lo que es la movilidad en su conjunto. Y creo que aquí también tiene que haber una apuesta desde el ministerio, porque si Francia ya ha visto que es determinante utilizar el tren, los trenes de cercanías, los trenes convencionales, los trenes de alta velocidad que tienen en detrimento del uso de los aviones, los aviones de tránsito y de tráfico doméstico, igual habría que dar un telefonazo al ministerio para que también se tome algún tipo de medida así, si es que nos creemos verdaderamente lo del impulso verde, si es que nos creemos verdaderamente lo del cambio climático, si es que nos creemos verdaderamente lo de la huella ecológica y el cuidado de nuestra biodiversidad.

En todo caso, usted nos comentaba que respecto al transporte público necesitamos infraestructuras más sostenibles que cohesionen, que vertebren nuestro territorio, que estén al alcance de la ciudadanía viva donde viva y tenga el nivel de renta que tenga. Es muy difícil que una familia con una renta baja —pensemos en una familia de cuatro miembros— pueda coger un tren de alta velocidad o altas prestaciones, toda la familia, para irse a Madrid, por ejemplo. Es muy difícil para unos bolsillos muy mermados utilizar un tren que no es barato, que no es asequible para todos los bolsillos, y eso también hay que pensarlo, hay que pensarlo y repensarlo.

Y, dicho esto, creo que tiene mucho de coincidente con la propuesta que nos trae hoy Izquierda-Ezkerra, la señora De Simón Caballero, sobre el acuerdo que han firmado diferentes sindicatos. Es la gente experta, la gente que trabaja en el territorio con el sector ferroviario, la gente que nos trae un acuerdo, que es justamente, ya lo ha comentado el señor Araiz Flamarique, pero lo voy a repetir, porque coincide mucho con lo que usted nos ha dicho, señora Presidenta, de que tenemos que dotar a Navarra de una infraestructura competitiva a corto plazo, estamos todo el mundo del acuerdo; y que tiene que ser, además, económicamente viable y sostenible tanto en la actualidad como a futuro, y ahí tenemos los acuerdos, porque tenemos que la AIReF nos está señalando los sobrecostes de muchas de las infraestructuras y la Y vasca es un gran ejemplo del sobrecoste que está teniendo esta infraestructura. Otras infraestructuras de Navarra: los peajes en sombra, los sobrecostes; el Canal de Navarra, los sobrecostes por los peajes en sombra; el pantano de Yesa y su recrecimiento, los sobrecostes que ha tenido la obra. Tenemos un montón de sobrecostes que ¿dónde caen? Me da igual que los pague el Gobierno de España, que al Gobierno de España también le damos nosotras nuestros impuestos, que somos todas país, un país de países, por lo tanto, impuestos de aquí también van al Gobierno de España y también a Europa, todos convivimos con los mismos impuestos, por lo tanto, luego se redistribuyen de una manera espero que equilibrada.

Tercer tema en que coincido con usted, señora Presidenta: vertebrar el territorio, poniendo pueblos, ciudades y zonas industriales sin dejar zonas aisladas. El señor Araiz Flamarique ha expuesto su tema, y yo coincido con él también en que también se dejan zonas aisladas o zonas que para coger ese tren de altas prestaciones tienen que tener otras posibilidades para llegar justamente a los apeaderos donde se coge ese tren, a los sitios donde se puede coger ese tren, porque están distantes de sus territorios. También la utilización del trazado por todo el tipo de trenes de viajeros y nos dicen: los regionales, de larga distancia, trenes de alta velocidad —no se desecha el tren de alta velocidad— o altas prestaciones, entre otros. Ya ven que en el acuerdo no se desecha, pero es la forma que tenemos para seguir construyendo esas infraestructuras y los costes.

Y siguiente: la utilización del trazado para el transporte tanto de viajeras y viajeros como de mercancías. Sabemos todas que el tren de altas prestaciones no va a llevar mercancías, ese es el tema, tenemos que sacar las mercancías de las carreteras para poder llevarlas en los trenes de mercancías. Ese es el gran reto que tenemos como ciudadanía. E, insisto, se ha podido dar una vuelta, se ha podido ser consecuente, además, con todo lo que les he dicho, porque el Ministerio de Transportes ya ha realizado una adecuación en otra zona donde pasa el corredor, que es en el tramo de Castejón-Logroño y Teruel-Zaragoza, y ahí se ha podido acordar entre los diferentes Gobiernos y el

ministerio realizar otra alternativa a la que estaba prevista.

Porque aquí el señor Esparza Abaurrea, en su programa electoral, dice que tenemos que hacer los túneles de Ezkio para poder conectar Navarra —en el programa electoral, sí, me los leo de vez en cuando— con la Y vasca. Yo digo: si la Y vasca no va a conectar con Francia hasta 2039 mínimo, como les comentaba en una sesión plenaria, en una pregunta de control, ¿qué vamos a hacer?, ¿coger el tren de alta velocidad, irnos a la Y vasca y estar triangulando allí en el tren? Que eso sí que sería un tren chu-chu, triangular entre las tres capitales de la Comunidad Autónoma Vasca y volver a Pamplona. Así estaríamos, porque no tenemos salida, que es lo verdaderamente lo necesario para Europa. Por lo tanto, hasta 2039 triangulen ustedes como quieran y como puedan, pero yo en ese triangular no me voy a subir. Así que, mila esker, señora Presidenta, y esperamos su réplica.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Unzu Garate): Gracias, señora Aznárez. Finalizado el turno de intervención de los grupos parlamentarios y a solicitud de la señora Presidenta, antes de pasar a la réplica haremos un breve receso de cinco minutos, por lo cual, a las once menos veinte estaremos de vuelta.

(Se suspende la sesión a las 10 horas y 35 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 10 horas y 42 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Unzu Garate): Reanudamos, si les parece, la sesión. Como les he comentado antes, finalizada las intervenciones del turno de portavoces, tiene la palabra para atender a la réplica la Presidenta del Gobierno. Cuando quiera.

SRA. PRESIDENTA DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sra. Chivite Navascués): Muchas gracias a los portavoces de todos los grupos. Voy a aclarar algunas de las cuestiones que se han puesto encima de la mesa. Yo lo que quiero sobre todo dejar claro es la apuesta del Gobierno de Navarra por una movilidad más sostenible y, desde luego, una movilidad que no pase solo por el tren, sino por esa conjunción de distintos medios de transporte que nosotros los entendemos, como digo, de una manera global, coherente y que además nos acercan a las distintas zonas de Navarra. Nuestra prioridad en materia de transportes es responder a las necesidades ciudadanas del siglo XXI desde un punto de vista de la movilidad sostenible y de la digitalización, y con esa intermodalidad que dan distintas soluciones en función de las distintas necesidades.

Quiero dejar claro también que este Gobierno apuesta por el tren de altas prestaciones, que nos va a permitir crecer económicamente, y tengo que dejar claro también algunas cosas: la Unión Europea ha planteado únicamente nueve corredores para toda la Unión, que es distinto de otros diseños, quiero decir que luego hay ramales y tal, pero hablo de los corredores. Y creo que Navarra tiene una ventaja competitiva con respecto a otras zonas porque Navarra está, forma parte del corredor. Castejón-Logroño no forma parte de los corredores, Navarra sí, y esa es la gran diferencia entre unas soluciones y otras soluciones, porque uno está dentro del corredor y los otros no están dentro de los corredores que permiten la conexión con el mediterráneo y, como digo, sitúa a Navarra como un lugar clave.

No obstante, también he querido dejar claro en mi intervención, por eso reitero, porque creo que no ha quedado claro, que esto no es incompatible con desarrollar el tren de cercanías, que no es incompatible, repito, y que tiene que ver también, señor Araiz, con esa firma que se hizo en el año 2019. Yo creo que hay que buscar medios de transporte que sean más eficientes para cumplir con el objetivo que perseguimos y, como digo, esa movilidad, con distintas soluciones. De hecho, el propio Gobierno se ha comprometido a hacer, a ver, me parece que lo tenía por aquí... Sí, respecto al tren de cercanías lo que estamos haciendo es un estudio, no lo vamos a abandonar, se ha encargado un estudio para ver en qué se puede mejorar ese tren de mercancías, que no es incompatible, y lo he dicho claramente, con el tren de altas prestaciones, porque ese tren de cercanías es lo que nos va a dar movilidad dentro de la propia comunidad. Como digo, el departamento está haciendo ese estudio.

Y aquí cada uno cogemos los estudios como nos interesa también, porque lo que dice claramente el estudio de la AIReF es que lo que hay que priorizar son los corredores, y eso lo dice la AIReF, y Navarra está en la red de corredores. Por lo tanto, esas reflexiones que se han hecho en cuanto a los informes de la AIReF no tienen nada que ver con Navarra, porque Navarra está en un corredor y la AIReF dice que los corredores son los que hay que priorizar. Y por cierto, Castejón-Logroño no es un corredor, porque no solo dice que tienen que ser prioritarios, es que dice que se deben ejecutar rápidamente, eso es lo que dice la AIReF, y, como digo, Castejón-Logroño no es corredor, Navarra sí.

Decía también creo que el señor Esparza que en 2018 se ralentizaron las obras. Pues bien, Gobierno del PSOE, año 2020, se ejecutaron 32,5 millones de euros, la máxima inversión ejecutada en los últimos diez años. Así que mucho discurso, señor Esparza, pero ejecuciones cero. Y, por cierto, critica usted el apoyar o no apoyar, pero en el año 2021 66 millones para el tren y ustedes votaron en con-

tra. Es que a veces me parece que lo utilizan para una cosa y otras veces, según les interesa, para otra. Como digo, ustedes no aprobaron los presupuestos del Gobierno de España en el que venían 66 millones para el TAV o inversiones para el Canal de Navarra. Como decía, el tramo Castejón-Logroño no está dentro del corredor y, como digo, nosotros sí. E, insisto, nueve corredores para unirnos con la Unión Europea, y yo creo que eso le da a Navarra una situación ventajosa, por decirlo de alguna manera.

Quiero decir también en cuanto a lo que se decía de transporte, de menos de dos horas, yo creo que en ese sentido el Gobierno de España también ha dejado claro, en ese planteamiento España 2050, en cuanto a los transportes que en el caso de aquellos vuelos que se pudieran realizar en tren en menos de dos horas había que apostar por esa movilidad sostenible. Como digo, nosotros también defendemos esa movilidad sostenible.

Respecto al transporte de mercancías por tren, tenemos claro que sí tiene que incrementar con respecto al de carretera, porque, como bien decía también la señora Aznárez, es siete veces más contaminante, o sea, el tren es menos contaminante que el camión, y para ello también habrá que concienciar a la población de una movilidad más sostenible.

Y, como digo, desde el Gobierno de Navarra la apuesta por una movilidad sostenible es clara, por una movilidad entendida como servicio público y por una movilidad entendida desde el punto de vista de la coherencia en la que interactúan los distintos servicios de movilidad, bien sean tren de altas prestaciones, tren de cercanías, autobús u otra de las modalidades que la ciudadanía está valorando positivamente, que es el taxi a demanda. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Unzu Garate): Muchas gracias a usted, señora Presidenta.

Pregunta sobre los criterios de valoración de idiomas como mérito en el acceso a la función pública para la zona no vascófona, presentada por la Ilustrísima Sra. D.ª Bakartxo Ruiz Jaso.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Unzu Garate): Finalizado el primer y único punto del orden del día, porque les recuerdo que el punto número 2, que era una pregunta oral, ha sido aplazada, no nos queda otra que agradecer la presencia esta mañana aquí de la Presidenta, así como del equipo que la ha acompañado, las intervenciones de todos los grupos parlamentarios, como también la asistencia de los compañeros que nos han seguido de forma telemática. Sin más asuntos que tratar en el orden del día, se levanta la sesión. Muchas gracias.

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 49 minutos).

Depósito Legal: NA – 3132-2004 ISSN: 2254–1977