DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura | Pamplona, 31 de enero de 2023 | NÚM. 32

COMISIÓN DE RÉGIMEN FORAL

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.ª YOLANDA IBÁÑEZ PÉREZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 31 DE ENERO DE 2023

ORDEN DEL DÍA

— 10-22/COM-00141. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Presidenta del Gobierno de Navarra para explicar los términos del Acuerdo firmado el 29 de diciembre entre el Gobierno de Navarra, el Ministerio de Transportes y Adif, en virtud del cual la Comunidad Foral de Navarra asume un coste de 40 millones de euros para sacar del polígono de Landaben la actual vía ferroviaria y permite la expansión del terreno industrial donde se ubica Volkswagen.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 9 horas y 20 minutos.

10-22/COM-00141. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Presidenta del Gobierno de Navarra para explicar los términos del Acuerdo firmado el 29 de diciembre entre el Gobierno de Navarra, el Ministerio de Transportes y Adif, en virtud del cual la Comunidad Foral de Navarra asume un coste de 40 millones de euros para sacar del polígono de Landaben la actual vía ferroviaria y permite la expansión del terreno industrial donde se ubica Volkswagen.

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Esparza Abaurrea (GP Navarra Suma). (Pág. 2).

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

En un turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores Esparza Abaurrea y Alzórriz Goñi (GP Partido Socialista de Navarra), la señora Barcos Berruezo (GP Geroa Bai), el señor Ramírez Erro (GP EH Bildu Nafarroa) y la señora De Simón Caballero (GP Mixto-Izquierda-Ezkerra). (Pág. 5).

Se suspende la sesión a las 10 horas y 20 minutos.

Se reanuda la sesión a las 10 horas y 25 minutos.

Para responder a los portavoces de los grupos parlamentarios interviene la Presidenta del Gobierno de Navarra. (Pág. 13).

Se levanta la sesión a las 10 horas y 30 minutos.

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

10-22/COM-00141. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Presidenta del Gobierno de Navarra para explicar los términos del Acuerdo firmado el 29 de diciembre entre el Gobierno de Navarra, el Ministerio de Transportes y Adif, en virtud del cual la Comunidad Foral de Navarra asume un coste de 40 millones de euros para sacar del polígono de Landaben la actual vía ferroviaria y permite la expansión del terreno industrial donde se ubica Volkswagen.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Ibáñez Pérez): Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a esta comparecencia. En primer lugar, damos la bienvenida a todos ustedes, y también a la Presidenta del Gobierno, al Consejero de Cohesión Territorial y a las personas que también les acompañan en esta comparecencia.

Comparecencia de la Presidenta del Gobierno de Navarra para explicar los términos del acuerdo firmado el 29 de diciembre entre el Gobierno de Navarra, el Ministerio de Transportes y Adif, en virtud de la cual la Comunidad Foral de Navarra asume un coste de 40 millones de euros para sacar del polígono de Landaben la actual vía ferroviaria y permite la expansión del terreno industrial donde se ubica Volkswagen. Comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario Navarra Suma. Para su exposición, tiene la palabra el señor Esparza.

SR. ESPARZA ABAURREA: Muchas gracias, señora Presidenta. Doy la bienvenida a la Presidenta del Gobierno y a las personas de su equipo que la acompañan, al Consejero, señor Ciriza, también. Hoy se trata de hablar de un proyecto que es estratégico para Navarra, del tren de alta velocidad, de su llegada a esta tierra, algo que unía al Partido Socialista de Navarra y a UPN hasta que ustedes, señores del Partido Socialista, decidieron pactar con la coordinadora del no a todo, pactar con EH Bildu, darles las llaves de esta tierra. Además de eso, usted se ha empeñado a lo largo de toda la legislatura, y así lo estamos viendo, señora Presidenta, en rendir pleitesía de forma permanente a lo que diga el señor Sánchez. Es decir, en lugar de defender el bien de Navarra, el interés general de esta tierra, lo que está haciendo es defender y hacer un seguidismo absoluto de todo lo que le marcan desde Madrid.

A estas alturas es evidente que los proyectos estratégicos para Navarra, como el canal o el tren, no avanzan al ritmo que debieran hacerlo. Porque usted está en otras cosas, maniatada por aquellos que no quieren ningún desarrollo para Navarra y, como digo, también por un PSOE que no quiere invertir en esta tierra, creo que a los hechos me voy a remitir.

Por eso, en lugar de hablar de los avances del tren de alta velocidad en un día como hoy, de los

proyectos, de las nuevas construcciones que podrían haber sido, hablamos de una miniobra. Miniobra que además va a perjudicar a Navarra y perjudica a Navarra. Al final de su legislatura, señora Chivite, solo tenemos el anuncio de un disparate ferroviario de primer nivel, que va a empeorar el servicio del ferrocarril en la comarca de Pamplona, que lo vamos a pagar todos los navarros, cuando lo debería pagar el Gobierno de España, y que supone posponer sine die la eliminación del bucle ferroviario de la comarca de Pamplona y la construcción de la nueva estación en la capital de Navarra.

Nos regala 1,5 kilómetros más de bucle, pagado, como digo, por nosotros, y con un ancho de vía, fíjese, señora Chivite, del siglo XIX. Salvo que nos lo explique, y es lo que pretendo que haga en la mañana de hoy, y bien explicado, desde luego, nuestra posición va a ser total y absolutamente contraria a la decisión que ustedes han adoptado.

No sabemos cuál es el acuerdo que se ha alcanzado con Volkswagen. No sabemos por qué tiene que pagar el Gobierno de Navarra cuando lo debe pagar, a nuestro juicio, el Gobierno de España y, desde luego, no sabemos por qué se paraliza y se hipoteca la llegada de la alta velocidad a esta tierra. En definitiva, el señor Sánchez, encantado, porque no paga él y paga Navarra y Bildu, encantado, porque se ralentiza el tren de alta velocidad y su llegada a esta tierra. A partir de aquí, señora Presidenta, espero sus explicaciones.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Ibáñez Pérez): Para responder tiene la palabra la Presidenta del Gobierno.

SRA. PRESIDENTA DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sra. Chivite Navascués): Buenos días a todos y a todas. Egun on. Gracias, Presidenta. Me acompañan en esta comparecencia el Consejero de Cohesión Territorial, Bernardo Ciriza, así como la Directora General de Transportes.

Comparezco en esta Cámara, como se ha señalado, para explicar la ejecución y explotación de una nueva línea ferroviaria entre los polígonos industriales de Landaben y Arazuri-Orkoien, así como los términos del acuerdo firmado entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Adif y el Gobierno de Navarra. Una infraestructura que, sin duda, va a contribuir al desarrollo económico de nuestra Comunidad.

Que hoy estemos hablando aquí de este acuerdo significa que hemos dado un paso adelante muy relevante para favorecer a la industria que se ubica en esos polígonos y para favorecer de manera más específica la electrificación y la modernización de la industria del automóvil. Un acuerdo que es fruto de la voluntad, del compromiso y de la colaboración entre el Gobierno de Navarra y el Gobierno de España.

Ejecutar esta obra es consecuencia de que Navarra ostenta la competencia exclusiva en obras públicas que no tengan la calificación legal de interés general del Estado o cuya realización no afecte a otros territorios del mismo en ferrocarriles y transportes terrestres, cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio foral, así como en la planificación de la actividad económica y el fomento del desarrollo económico dentro de Navarra y en ordenación del territorio y urbanismo, en virtud de lo dispuesto en los artículos 44.1 y 2, 42.1 f) y 56.1 de la Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra —estaría bien leerse las leyes—.

Hay que recordar que esta demanda, la de contar con esta nueva línea ferroviaria, es antigua. Viene de hace muchos años y hasta ahora ningún Gobierno la había resuelto. Hemos sido los Gobiernos actuales de Navarra y España los que hemos dado solución a una cuestión que era imprescindible, repito, era imprescindible para que la industria avance, crezca y disponga de una herramienta trascendental para el transporte de mercancías como es esta solución.

Echando la vista atrás para hacer un poco de historia, el Ministerio de Fomento redactó el estudio informativo del proyecto de la nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona, eliminación del bucle ferroviario y nueva estación intermodal, y se aprobó de manera definitiva en el año 2004. Por lo tanto, hace casi veinte años.

Este estudio tenía por objeto definir las actuaciones necesarias para la realización tanto del nuevo trazado ferroviario de alta velocidad como de la nueva red ferroviaria de la línea convencional actual y el acceso por ferrocarril al resto de estaciones y polígonos que actualmente reciben servicio. Eso decía este estudio, como repito, del año 2004.

Todas las soluciones que se plantearon coincidieron en eliminar el actual bucle ferroviario de Pamplona de la línea Castejón-Alsasua, así como el paso de la vía general por el polígono de Landaben. Reitero: todas las soluciones planteadas.

En marzo del año 2006 se redactó el proyecto constructivo del corredor noroeste de alta velocidad, nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona, eliminación del bucle ferroviario. Este proyecto no se ejecutó, para que luego hablen de paralizaciones, por lo tanto, la declaración de impacto ambiental que se hizo entonces está caducada. De hecho, fue necesario un nuevo estudio informativo, que puedo anunciarles que se entregará a lo largo de este primer trimestre. Continúo con la cronología.

En mayo del 2009, el Gobierno de Navarra, el Ministerio de Fomento y Adif firmaron un protocolo para la construcción de las obras contempladas en la fase 1 del estudio informativo. En este protocolo ya se hablaba, en el punto 4, de la remodelación del ramal de acceso a la factoría de Volkswagen. Como digo, en el año 2009. El protocolo constituyó una subcomisión técnica que, si bien estudió la variante, no planteó ninguna solución.

Así ha ido pasando el tiempo, sin soluciones, con cada vez mayores urgencias, y lo que podemos decir a día de hoy es que el trazado actual de la red ferroviaria de la zona de Landaben ha sido engullido por el fuerte desarrollo de la zona industrial oeste de Pamplona: Landaben, Arazuri-Orkoien, Agustinos. Desarrollo que se ha ido produciendo en la segunda mitad del siglo pasado. Esta legislatura, el Gobierno de Navarra ha estado trabajando intensamente y dialogando para, por fin, tener esa necesaria solución y la tenemos. Quiero, además, explicarles por qué este Gobierno ha decidido plantear este nuevo ramal ferroviario para estos polígonos industriales. Básicamente, por tres motivos fundamentales: competitividad, sostenibilidad y conectividad.

Competitividad para la industria navarra. Somos, no olvidemos, la comunidad con mayor peso industrial de España y, además, en este momento, con el PERTE del vehículo eléctrico y conectado en marcha y toda una revolución industrial que estamos viviendo, con esta infraestructura estamos facilitando el desarrollo del coche eléctrico en Navarra y haciendo más competitivas a las empresas de estos polígonos, porque reducimos los costes de la movilidad, y esto permite a la industria ser más competitiva.

El transporte de mercancías por ferrocarril reduce los costes de transporte de las empresas usuarias. Por cierto, estos días hemos conocido la noticia de que Volkswagen Navarra ha superado por tercer año consecutivo el 50 por ciento de sus vehículos distribuidos por tren. Una empresa que ha manifestado su compromiso con el objetivo cero de impacto ambiental para el año 2050, para el que este método de transporte es fundamental. Esta empresa, como sabemos, está en una transformación hacia la electrificación, en un camino que la propia Unión Europea nos marca, con una normativa que supondrá que en el año 2035 no se puedan fabricar vehículos de combustión. De manera que a todo lo dicho sumamos también esta necesidad, que hace más imperiosa, si cabe, activar esta infraestructura para caminar en sostenibilidad y en competitividad, pero también para que la propia fábrica pueda crecer y prepararse para ese reto de la electrificación. Como he dicho, haber perdido tantos años sin hacer nada por parte de otros Gobiernos nos ha situado ahora en una urgencia que podría haberse gestionado con otros tiempos, pero lo importante es que este Gobierno ha hecho el trabajo y, por lo tanto, la solución está en marcha.

El segundo factor que he citado es el de la sostenibilidad. Para este Gobierno es fundamental avanzar en ese modelo social y económico. Navarra quiere situarse entre las economías más sostenibles, competitivas y cohesionadas de la Unión Europea y esto supone avanzar en economía verde en todos sus términos. Asumimos, además, la responsabilidad de los compromisos adquiridos con Europa, que son para los años 2020 y 2050, que consisten en reducir de manera ostensible las emisiones de CO_2 a la atmósfera, incrementar el consumo de energías renovables y mejorar la eficiencia energética.

Como es conocido, el 30 por ciento de las emisiones de CO_2 que se emiten a la atmósfera proceden del transporte, el 90 por ciento del transporte por carretera. Por lo tanto, está claro que la apuesta debe ir orientada a potenciar el uso de vehículos no contaminantes y derivar el transporte de mercancías al tren. Quiero señalar que en Navarra solo el 2 por ciento del transporte se realiza por tren, mientras algunos países de la Unión Europea están ya en cifras del 18 por ciento.

La tercera cuestión es la conectividad con los puertos y países de la Unión Europea. Por Navarra transcurre uno de los nueve corredores ferroviarios que vertebran Europa, el Corredor Atlántico, que además conecta con el Mediterráneo. Por lo tanto, tenemos la oportunidad de aprovechar esta ventaja que supone para el tejido industrial navarro.

Si queremos que las empresas transporten sus mercancías por tren debemos ser facilitadores, y una de las necesidades es disponer de espacios para cargar las mercancías, es decir, espacios logísticos.

Con esta nueva línea ferroviaria entre los polígonos industriales de Landaben y Arazuri-Orkoien vamos a permitir que las empresas de esos polígonos puedan transferir una gran parte del transporte actual y futuro de mercancías de carretera a ferrocarril. Esta decisión va a evitar que la red de carreteras de Navarra en lo relativo al transporte pesado de mercancías esté saturada. Además, se reducirían la siniestralidad y los altos costes de mantenimiento, y las fuertes emisiones de CO2 del transporte pesado por carretera, muy superiores a las originadas por el transporte de ferrocarril.

Entrando ya en lo que es el contenido del acuerdo, quiero señalar que el protocolo suscrito entre el MITMA, Adif y el Gobierno de Navarra el 29 de diciembre del 2022 tiene un doble objetivo. Por un lado, ser más rápidos en la ejecución de la infraestructura y disponer de los recursos técnicos

posibles y mejor experiencia en este tipo de infraestructuras para garantizar su perfecta conectividad, y modificar su uso público para permitir que temporalmente puedan viajar las personas, mientras no se realice la eliminación del bucle. Es decir, que admitimos temporalmente un nuevo uso.

Estas dos cuestiones se trasladan de manera clara en el protocolo y para que no haya dudas voy a leer lo suscrito de manera literal. Punto primero del protocolo: «El presente protocolo tiene por objeto fijar el marco general y metodológico para el desarrollo de la cooperación entre el ministerio, la Administración foral y Adif para la redacción y aprobación del proyecto, ejecución de las obras y puesta en servicio de la línea ferroviaria entre los polígonos industriales de Landaben y Arazuri-Orkoien, y de su explotación temporal por parte de Adif, hasta la conclusión y puesta en funcionamiento del nuevo trazado previsto en el estudio informativo de la red ferroviaria en la comarca de Pamplona».

Por otra parte, y debido a los incumplimientos y la inacción a lo largo de estos casi veinte años, el bucle ferroviario de la comarca de Pamplona aún no se ha eliminado. Por lo que también hemos acordado que, una vez se haya ejecutado la nueva línea ferroviaria, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra manifiesta su intención de aprobar en favor de Adif una mutación demanial sobre los terrenos e infraestructuras de esta nueva línea, procediendo a su explotación temporal por parte de Adif.

¿Qué quiere decir esto? Pues que permitiremos el uso provisional de esta infraestructura como red general de viajeros mientras no se haya eliminado el bucle. Queda reflejado así en el punto cuarto del protocolo: «Una vez que haya sido ejecutada la nueva línea ferroviaria, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra manifiesta su intención de proceder a aprobar en favor de Adif una mutación demanial sobre los terrenos e infraestructuras de esta nueva línea, procediendo a su explotación temporal por parte de Adif, previa inclusión en la red ferroviaria de interés general. Para ello se deberán obtener las autorizaciones correspondientes de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria».

En definitiva, señorías, el Gobierno de Navarra trabaja, plantea soluciones a problemas que como este hemos heredado de hace casi veinte años y que, además, es un tema urgente. Lo estamos haciendo, convencidos de la necesidad de esta infraestructura y de que tenemos que seguir contribuyendo al desarrollo de nuestra Comunidad, y esta vía es un elemento más en ese objetivo. Porque el desarrollo de infraestructuras y la planificación estratégica son dos cuestiones clave que priorizamos junto a la gestión del día a día. Aquí están los resultados. Muchas gracias. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Ibáñez Pérez): Gracias, Presidenta. Una vez explicada la comparecencia, damos paso a los diferentes grupos parlamentarios, comenzando con el proponente. Señor Esparza, tiene usted diez minutos.

SR. ESPARZA ABAURREA: Muchas gracias, señora Presidenta. Señora Chivite, en primer lugar, estaría bien que cuente la verdad. En segundo lugar, estaría bien que me escuchara. Efectivamente, para ser más rápidos, desbloquear el PSIS sería algo fundamental, en lugar de tenerlo paralizado. Con lo que acaba de decir, de incluir *a posteriori* y dejar explotar a Adif, lo que reconoce es que están actuando y que están cediendo y están asumiendo una obra que no debería asumir Navarra, pero vamos a ello.

No cabe duda, después de escucharla, de que sus socios parlamentarios estarán encantados, porque se bloquea la eliminación del bucle ferroviario de la comarca de Pamplona. Se construye, señora Chivite, un tren decimonónico y se da un golpe de gracia a la llegada de la alta velocidad a Navarra. Tal vez, lo que no sé es si van a estar conformes o no en asumir que esos cuarenta millones de euros, en lugar de pagarlos el Gobierno de España, los pague el Gobierno de Navarra. Además, en una obra que va a perjudicar y que va a afectar al conjunto de los ciudadanos, a todos aquellos que nos montemos en el tren, como voy a explicar a partir de ahora.

Pero es que, además, señora Presidenta, el Gobierno, su Gobierno, está siendo cómplice de un ilegítimo desvío de fondos de los navarros. Pues con el dinero de los impuestos de todos los navarros se va a construir una obra que, de hacerse, señora Chivite, debería ser financiada por el Gobierno de España.

El señor Ciriza mintió —usted no lo ha desmentido hoy, al contrario, ha asumido esa mentira— cuando dijo que, dado que el tramo ferroviario del nuevo bucle de Volkswagen estaba en Navarra, era competencia de la Comunidad Foral el poder actuar y que el Estado no pintaba nada aquí. ¿Verdad, señor Ciriza? Es más, en una nota de prensa del propio Gobierno, de 11 de enero, se mantiene el engaño administrativo y económico. Mire, y ahora escúcheme, señora Chivite. De acuerdo con la Ley del Sector Ferroviario, solo el Estado tiene competencias exclusivas sobre la red de interés general ferroviaria, Ley 26/2022. Resulta que, de acuerdo con el catálogo público del Ministerio de Transportes, Boletín Oficial del Estado, 23 de abril de 2015, todo el proyecto entre Alsasua y Castejón es de interés general del Estado. Todo el proyecto. Por tanto, de su única com-

petencia exclusiva y, por tanto, con obligación de financiar y pagar sus reformas, señora Chivite.

Con lo que ustedes están haciendo, lo que hacemos es aumentar el recorrido para todos los usuarios del tren en Navarra que van hacia Barcelona, hacia Tudela, hacia Zaragoza o hacia Madrid, consolidar el apeadero de San Jorge. En fin, habrá que explicar qué pasa con los terrenos que están dentro de Volkswagen y la propiedad, porque, obviamente, eso se tiene que explicar. Que el dinero de los navarros asuma cuarenta millones de euros para construir un tramo, como digo, de red ferroviaria de interés general del Estado, que es como va a terminar, donde va a terminar esa obra, que se renuncie a eliminar el bucle ferroviario del cinturón de hierro de la comarca de Pamplona. En definitiva, entre otras cosas asombrosas, esta obra que ustedes están planteando, ella solita, tiene una longitud de 3,5 kilómetros, cuando el trazado para eliminar todo el bucle ferroviario de la comarca de Pamplona es algo más de 7,5 kilómetros.

Es decir, construyen una vía, porque la vía que construyen es en ancho Renfe, por eso digo una vía del siglo XIX, ancho Renfe, que por sí misma, 3,5 kilómetros, ya sería la mitad de lo que necesitamos para hacer el bucle de toda la comarca de Pamplona y eliminarlo, que es lo que se necesita.

Todo lo que se está proyectando, todo lo que ustedes han proyectado sería innecesario si se elimina el bucle ferroviario, porque con eso desaparece la presión que tiene Volkswagen, efectivamente, en esa vía que está partiendo la empresa.

Alguien puede pensar que después esto lo aprovecharemos. Pues no, esto después lo aprovechará Volkswagen. Volkswagen es quien va a aprovechar esta obra de cuarenta millones que le vamos a hacer, nadie más que Volkswagen, en un futuro, cuando, no sé dentro de cuántos años, se termine haciendo lo que es el conjunto del bucle. Es decir, para hacer esto lo que deberían hacer es, señor Ciriza, señora Presidenta, hacer el bucle entero, hacer la estación. Si tienen que cofinanciarlo y llegar a un acuerdo con el Gobierno de España, destinen esos cuarenta millones de euros a esto, porque tiene mucho más sentido, es mucho más lógico. Esto es un disparate ferroviario. Tiene una directísima relación con la llegada de la alta velocidad a Navarra y, obviamente, tiene que ver, efectivamente, con los tiempos, tiene que ver con que usted desde que llegó a la Presidencia del Gobierno, en el año 2019, no le ha dado prioridad a este asunto, a esta infraestructura. La prioridad que le debería haber dado.

No han hecho absolutamente nada. Han tenido bloqueado el PSIS desde el inicio de la legislatura, porque EH Bildu así lo ha querido. En segundo lugar, usted, la verdad es que lo tenía francamente fácil, porque tiene un Gobierno —sí, señora Chivite—, tiene un Gobierno en Madrid de su mismo color. Tiene al PSOE en Madrid. Pero lo que ocurre es que, en lugar de conseguir que el dinero de Madrid llegue a Navarra, lo que estamos haciendo es que el dinero de Navarra pague las obras que Madrid tiene que hacer en Navarra. Eso es lo que no puede ser y, desde luego, nosotros no vamos a tolerar, señora Presidenta.

Es inaudito lo que está ocurriendo. Le voy a recordar, porque ustedes hablan de la apuesta que están haciendo en esta legislatura por el tren de alta velocidad, yo le voy a recordar, para que no se olvide, que cada metro cúbico de tierra, cada kilo de hierro, cada cubo de hormigón que se ha puesto en la construcción del tren de alta velocidad entre Valtierra y Olite, señora Chivite, ha sido única y exclusivamente gracias a UPN y su acuerdo con el Partido Popular en el año 2018, en los presupuestos. Esta es la realidad. No se ría. Ni su Gobierno ni el anterior han hecho nada para que se mueva ni una brizna de hierba para que el tren de alta velocidad llegue a Navarra. Esta es la verdad, señor Ciriza, señora Presidenta.

Hace unos días, cuando vino la Ministra aquí a visitar las obras del viaducto del tren de alta velocidad en Marcilla, yo la verdad es que decía: manda bemoles —me van a permitir la expresión— que se ufanen tanto en sacar pecho por la impresionante obra que se está construyendo en Navarra gracias al acuerdo presupuestario de UPN con el Partido Popular. Gracias al acuerdo presupuestario que firmamos el señor Rajoy y yo. Gracias a eso.

Ahora una Ministra viene aquí y hace lo que hace. Dos Gobiernos consecutivos que no han conseguido un solo euro para que venga a Navarra a desarrollar el tren de alta velocidad. Pero es que ya el suyo se despide en esta legislatura haciendo lo que es inaudito, es increíble: pagándole las obras al Estado en Navarra, señora Presidenta, que es lo que está haciendo usted.

La construcción de la nueva estación en Etxabakoitz debería ser un objetivo prioritario de cualquier Gobierno. Frenar ese desarrollo, frenar que se realice el bucle de la comarca de Pamplona es un atentado contra el tren de alta velocidad.

En este momento, el plan y lo que han anunciado ustedes de alta velocidad en Navarra por parte de los Gobiernos, tanto socialista de Navarra como de Madrid, es llegar con la nueva vía hasta Campanas. Es decir, lo que nos espera a los navarros y a las navarras es un viaje a Madrid, que lo voy a describir: coger un Alvia en el apeadero de San Jorge; rodear Volkswagen en la nueva vía decimonónica, esa que vamos a hacer con ancho Renfe pagada por todos los navarros; llegar a

Campanas dando tumbos, señora Chivite; cambiar de ancho de eje en Campanas; circular como el resto de los españoles, en ancho internacional hasta Castejón; volver a cambiar de ancho de eje en Castejón; viajar entre Castejón y Plasencia de Jalón en ancho Renfe, del siglo pasado; volver a cambiar de ancho de eje en Plasencia; y, por fin, tomar la alta velocidad para ir a Madrid o a Barcelona. Esta es la foto del proyecto de tren de alta velocidad que ustedes están planteando al final de la legislatura. Un disparate absoluto. Entre medio gastamos cuarenta millones de euros y comprometemos cuarenta millones de euros. Una chapuza ferroviaria sin ningún tipo de duda. ¿Y sabe por qué viene motivada también esta posición que ustedes acaban de adoptar ahora? Pues básicamente, por los incumplimientos que ha tenido su Gobierno, el de Madrid, el PSOE, en el PERTE automovilístico con Volkswagen.

Sí, señora Chivite. No, no ponga esa cara. Se lo voy a explicar. Ustedes se comprometieron a financiar de una forma mucho más importante a Volkswagen. Ustedes no cumplieron la palabra que les habían dado y ahora lo que están haciendo es intentar compensar, asumiendo un coste de una obra que debería hacer el Estado. Nada más y nada menos, señora Presidenta.

Voy terminando. Navarra va a proyectar, construir y pagar en su totalidad una obra que es competencia del Estado con un desvío de fondos. Con esa actuación solo se beneficia, obviamente, a la empresa y se perjudica a todos los usuarios del ferrocarril en Navarra que no hacemos más que el primo, señora Chivite. Esto es lo que está pasando. Lo único que han conseguido en cuatro años es esto: pagarles obras ferroviarias al Estado. Desde luego, nosotros no compartimos esta posición. Decir, como ha dicho usted, en fin, que es la apuesta porque mejoramos la competitividad, solucionamos un problema de Volkswagen histórico, es cierto que solucionamos un problema histórico de Volkswagen, pero se puede solucionar de otra forma sin que nos cueste cuarenta millones de euros a los navarros. No se ría, señor Ciriza. A mí esto me parece muy serio, señor Ciriza, de verdad.

Es un engaño más a la ciudadanía. Esta nueva línea ustedes decían que permitirá una nueva plataforma ferroviaria, logística. Otro engaño más. Si quieren vamos y vemos los taludes que hay, la altura que hay y vemos que eso que están diciendo es imposible. Cuando quieran, hacemos una visita parlamentaria.

En definitiva, y voy terminando, después de cuatro años de su Gobierno, señora Chivite: en lugar de más tren en ancho internacional, más tren en ancho Renfe del siglo pasado; en lugar de acortar distancias, aumentar distancias ferroviarias; en lugar de acortar tiempos de recorrido, aumentar los tiempos de viaje; en lugar de poner en marcha la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona, más kilómetros de bucle ferroviario; en lugar de avanzar en la nueva estación de alta velocidad de Pamplona, más apeadero en San Jorge, para años.

Mientras en Irún acaban de anunciar cincuenta y cinco millones de euros de gasto del Estado para hacer la nueva estación de Irún, en lugar de conseguir que el tren de alta velocidad llegue hasta Pamplona, que termine en mitad de la nada en Campanas. Es decir, en lugar de contar la verdad, mentir, señora Presidenta. En lugar de que el Estado invierta en Navarra, que Navarra invierta para el Estado. No se ponga nerviosa, que simplemente he hablado un minuto más. Ahora usted tiene todo el tiempo del mundo para decir lo que le convenga. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Ibáñez Pérez): Gracias a usted, señor Esparza. Continuamos con la intervención de los diferentes grupos parlamentarios. Señor Alzórriz, tiene usted diez minutos.

SR. ALZÓRRIZ GOÑI: Muchas gracias, señora Presidenta. Once, entiendo. Gracias por sus explicaciones, Presidenta, y le doy la bienvenida a esta Comisión de Régimen Foral, también al equipo que la acompaña. Está claro que hoy empieza mi labor como coordinador contra la desinformación, y, cómo no, con las mentiras del señor Esparza. Porque al señor Esparza y a UPN no les gusta que a Navarra le vaya bien. Pero tenemos un convencimiento, cuando el señor Esparza se opone a algo y critica algo, acaba saliendo. Por lo tanto, estamos seguros de que esta red ferroviaria, que beneficia y mejora las condiciones para Volkswagen y, por ende, para la industria navarra, será construida, porque volvemos a las críticas, al negacionismo y a la hecatombe que promulgan algunos, al señor Esparza le gusta mucho, frente al diálogo y la búsqueda de soluciones del Gobierno liderado por María Chivite. Así es como unos y otros entendemos el ejercicio de la responsabilidad y del compromiso político con nuestra tierra.

Dos formas totalmente diferentes de hacer política: la de UPN y el señor Esparza, y la del Gobierno liderado por María Chivite. Algunos son incapaces de aceptar las buenas noticias, incluso aquellas que sí o sí saben que revierten en beneficio del futuro de Navarra.

Hoy hablamos de una muy buena noticia: el Gobierno de Navarra invierte cuarenta millones de euros en sacar del polígono de Landaben la actual vía ferroviaria, lo que permite la expansión del terreno industrial donde se ubica Volkswagen. Es una infraestructura tan demandada como necesaria. Lo ha dicho la señora Presidenta, demandada desde el 2004, desde hace casi veinte años. Eso es

lo que acaba de relatar la Presidenta. Desde entonces, nada. Mucha palabrería y poca realidad, hasta esta legislatura.

Señor Esparza, lo mejor que puede hacer es estar callado. Les ninguneaban en Madrid cuando llamaban a la puerta del señor Rajoy y paralizaron todas las infraestructuras imprescindibles y de futuro para Navarra, empezando por el canal y terminando por el tren de altas prestaciones. En esta legislatura, escuche bien, ciento noventa millones de euros invertidos por parte del Gobierno de España en el tren de altas prestaciones. Ciento dieciséis ya ejecutados.

Una vez más, ustedes critican lo que dicen el seguidismo de Chivite a Sánchez. Pero les diría que, por favor, comenzaran a llamar las cosas por su nombre. No les va a sentar mal. Piénsenlo, pruébenlo. Se llama coordinación, cooperación y avances para Navarra.

El Gobierno de Navarra de nuevo da una solución a un problema heredado, traspasado y traspapelado legislatura tras legislatura. Como les decía, llamen a las cosas por su nombre: buena gestión y buena gobernanza. ¿Saben cómo se consigue? Señor Esparza, escuche, que luego...

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Ibáñez Pérez): Silencio, señorías.

SR. ALZÓRRIZ GOÑI: … le pasa lo que le pasa, que como no escucha, no sabe cómo hay que ir a Madrid, pedir las cosas y conseguirlas. Por eso Navarra está como está, con todo lo que nos dejaron pendiente.

La receta es el trabajo conjunto entre dos instituciones que se entienden, que comparten preocupaciones y ocupaciones y que miran más allá de los colores políticos, que ponen el foco en el avance de los territorios, en el impulso de todas sus fortalezas, que piensan en los navarros y navarras y en su futuro.

En este caso, sacar la vía del tren de la fábrica de Volkswagen es garantía de progreso. En primer lugar, porque se despeja un terreno necesario para la posible ampliación de la planta. En segundo lugar, y con la construcción de una nueva variante ferroviaria entre los polígonos de Landaben y Arazuri-Orkoien, lo que se hace es favorecer el transporte de mercancías por tren, dando soluciones y servicios logísticos a las empresas de la zona.

También lo ha comentado la Presidenta, esta obra nos acerca a cumplir con varios objetivos relacionados con la Unión Europea. Por un lado, incrementar el transporte de mercancías por tren, en detrimento del transporte por carretera. Según un estudio reciente —lo decíamos hace poco en Navarra—, el 95,3 por ciento de mercancías se realiza por carretera, frente al 1,2 que lo hace por ferrocarril. La media europea, no se nos olvide, es un 18 por ciento. Por otro lado, potenciar la eficiencia energética y reducir las emisiones de CO2. Pero a ustedes, señor Esparza, todo esto les da igual, son más de potenciar las mentiras, reducir las propuestas y generar incertidumbre sin emitir ninguna solución.

El Gobierno de Navarra ya ha licitado el proyecto para construir esa nueva variante ferroviaria, para luego desarrollar una obra que asciende a unos cuarenta millones de euros. Una inversión con cargo a las arcas forales, asumiendo la ley y en virtud de la Lorafna. Algunos parece que se pegan golpes en el pecho a la hora de defender el autogobierno, y cuando se tiene llaman a la puerta de papá para que les llene la nevera. Ya nos entendemos todos y sabemos lo que piden unos y otros.

Lo destacó la Ministra Raquel Sánchez en su visita a Navarra: el Gobierno foral es un ejemplo de cómo se debe actuar si de lo que se trata es de resolver el problema y no de crearlo. Lo contrario de lo que hicieron ustedes, señor Esparza. Recalcó algo más: en el ejercicio de sus competencias en materia de transporte, repito, en el ejercicio de sus competencias en materia de transporte el Gobierno de Chivite tomó la decisión de financiar una obra que va a suponer el impulso a una actividad industrial y a garantizar la permanencia en Navarra de un referente para el sector del automóvil como es Volkswagen. Lo tenemos claro, señor Esparza, usted no quería el PERTE. Usted cuestionaba los ERTE. Usted cuestionaba la carga de trabajo en Volkswagen Navarra. Usted no quiere la vía del tren que mejora las condiciones de futuro de Volkswagen Navarra. Usted no quiere que a Navarra le vaya bien, porque usted vive o quiere vivir de que a Navarra le vaya mal, y eso los socialistas no lo vamos a permitir. Esto es decisión y determinación. Es saber ocuparse de lo pendiente, de lo que ustedes dejaron pendiente, entender el presente y, sobre todo, afianzar el futuro.

Un futuro en el que se ve la luz y un reto importante como es la transición energética del sector de la automoción. Este objetivo va enlazado con el proyecto que hoy nos trae a esta Comisión y también con el PERTE del vehículo eléctrico y conectado, que supone la llegada de más de 58 millones a empresas navarras. Frente a las tinieblas de UPN y su líder, Javier Esparza, el grupo Volkswagen aceptó la propuesta del Gobierno de España y recibirá el 45 por ciento de los fondos de ese PERTE, de un total que asciende a 877 millones de euros; algo que beneficiará a la planta de Volkswagen Navarra y que da certidumbres y certezas a una magnífica plantilla que ha afianzado con números y con calidad la planta de Volkswagen en Landaben. Una noticia que nos dio tranquilidad y estabilidad parece ser que a algunos, no solo a nos-

otros, que también, sino también a las miles de familias que dependen del trabajo de Volkswagen y a las empresas auxiliares. Es importante visibilizar a Navarra como lo que es: una comunidad fuerte en el sector del automóvil. Somos de palabra y, lo más importante, de hechos, y hoy se constata que así es. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Ibáñez Pérez): Gracias a usted, señor Alzórriz. Continuamos con la intervención del Grupo Parlamentario Geroa Bai. Señora Barcos, tiene usted diez minutos.

SRA. BARCOS BERRUEZO: Gracias, Presidenta. Debo agradecer, en primer lugar, a la Presidenta del Gobierno de Navarra, al Consejero de Cohesión Territorial y a su equipo, su comparecencia esta mañana en Comisión de Régimen Foral. Por centrar el asunto, en fin, a veces nos desviamos a otras cuestiones, la petición realizada por el grupo Navarra Suma se centraba en ese acuerdo que firmaban el pasado mes de diciembre el Gobierno de Navarra, el Ministerio de Transportes y Adif para sacar del polígono de Landaben la actual vía ferroviaria. Esto yo creo que es un objetivo en el que el conjunto de los grupos parlamentarios podemos estar de acuerdo o no, pero sí, desde luego, entiendo que el proponente, desde luego, el mío claramente también. En este sentido, se ponen encima de la mesa las explicaciones que esta mañana nos da la Presidenta con respecto a la cuestión que planteaba diferencias entre el Gobierno y el grupo que solicitaba esta Comisión. Creo que es negro sobre blanco, sobre si la exclusiva en esta materia es de Navarra o no lo es. Por lo tanto, el análisis de los hechos lleva a poca discusión.

Expresa la Presidenta que este es un proyecto imprescindible en materia de desarrollo industrial, y lo compartimos absolutamente. En este sentido, creo que es donde debemos centrar el objetivo, los esfuerzos y analizar si, efectivamente, la manera en que se ha desarrollado a través del acuerdo firmado el pasado 29 de diciembre nos lleva a la consecución del objetivo final.

Hay otros objetivos que competen a la Comunidad Foral de Navarra, en actuaciones, lógicamente, asentadas, en colaboración, en este caso, con el Ministerio de Transportes, como es elevar el porcentaje de transporte de mercancías, que no solo, pero el elevar el porcentaje de transporte de mercancías, a través de la línea ferroviaria. En esto, además, Navarra parte de una situación absolutamente lamentable —estamos en un 2 por ciento—, ya no solo mirando a la media europea, que, por descontado, sino incluso mirando otros territorios con el índice de PIB industrial que en estos momentos tiene Navarra. Es decir, lamentable, de una manera doblemente intensa, precisamente, por esta circunstancia, por esta cuestión. Luego, hay que centrar que en el objetivo nos podemos encontrar y ahora analizar si, efectivamente, estamos en la actuación adecuada o no.

Yo insisto en que, en materia de alta velocidad o Altas Prestaciones, el objetivo de incluir en la alta velocidad el transporte de mercancías es algo que nos debe empeñar al conjunto de los grupos parlamentarios, por supuesto, en la acción que compete y corresponde al Gobierno, en encontrar actuaciones que encuentre al conjunto de los grupos parlamentarios y hacerlo, además, con la ambición, insisto, que requiere una comunidad que en estos momentos tiene un amplio, no diría yo que el peso industrial de Navarra nos hace la primera comunidad del Estado, no es tanto, pero sí que el peso del PIB industrial es el más alto en el conjunto del Estado. Lo digo porque si el peso industrial de Navarra fuera el más alto del Estado, ya le digo yo que estaríamos en otra condición de exigir inversiones del Estado y en otra condición de fuerza para exigir las inversiones del Estado. Aquí creo que nadie puede sacar pecho, desde luego, no aquellas formaciones políticas que tienen o una relación directa de partido con los Gobiernos sucesivos que ha habido en el Estado o aquellas otras, y me estoy refiriendo, lógicamente, a PSN y a UPN, que han mantenido una relación directa con los Gobiernos sucesivos del Partido Socialista o del Partido Popular en el Gobierno del Estado.

Insisto, pecho no puede sacar nadie a la hora de reivindicar las inversiones —no, ya se lo digo, señor Esparza— que los sucesivos Gobiernos han realizado en esta materia en Navarra. A diferencia de lo que Navarra sí puede reivindicar con respecto a las responsabilidades que ha asumido, que ha sido el pago inexcusable y, desde luego, puntualmente efectivo de ese 1,6 por ciento que Navarra viene pagando desde la firma de la Ley del Convenio a las diferentes inversiones que deben hacerse en el Estado.

En este sentido, yo sí haría un llamamiento como Geroa Bai al conjunto de los grupos parlamentarios en esta Cámara, y es que nos deberíamos encontrar en la exigencia firme a los diferentes Gobiernos del Estado a que lleven a cabo sus responsabilidades en materia de inversiones, en materia de inversiones de transporte y, en este sentido, en materia de inversiones ferroviarias que le corresponden a Navarra.

No es que llevemos muchos años de retraso, es que llevamos décadas, en las que lo único que hemos tenido encima de la mesa han sido diferentes pronunciamientos, e insisto, decía antes que aquí nadie puede sacar pecho, y que competen a los partidos que, representados de una u otra manera en la Cámara foral, han tenido traslado o especial relación con los diferentes Gobiernos que en el Estado han sido. Yo aquí sí que creo que

debería haber un encuentro del conjunto de los grupos parlamentarios —no tengo ninguna duda de que además esto sí lo compartimos— sobre esta materia. Lo digo, si nos quitamos un poco la venda de defender a la propia formación política.

Nos dice el señor Esparza, porque sí creo que estaría bien, en ese sentido, un posicionamiento: «Se bloquea la eliminación del bucle ferroviario y se da un golpe de gracia a la alta velocidad con este acuerdo». No vemos dónde. A lo mejor nos lo explica con mayor detalle en la exposición. De verdad, con toda sinceridad, señor Esparza, no vemos dónde, al contrario, acometemos una obra que se nos hace especialmente necesaria en esta materia.

Nos dice que es importante apostar por la obra en su conjunto, haciendo un especial hincapié en el ancho de vía internacional. Aquí, Presidenta, sí me gustaría, porque sí que este dato lo desconocía, si es que es así, que nos aclare esta mañana si, efectivamente, esa salida de Landaben se va a realizar en ancho ibérico, ancho Renfe, en ancho ibérico, y esto, lógicamente, habrá de tener su traslado en su momento si aspiramos, y yo creo que ese es el quid de la cuestión, clarísimamente, si aspiramos a que la red navarra pase en el proyecto de Altas Prestaciones a ancho de vía internacional. Lo contrario, efectivamente, nos dejaría en una posición de retraso importante y, por lo tanto, que se prevea esto y se corrija, en su caso. Y luego apuesta por un posicionamiento, digo, en su exposición como grupo proponente, señor Esparza, un posicionamiento de Navarra en la Red Atlántica Europea Ferroviaria. Absolutamente de acuerdo. Algo que si no seguimos defendiendo en estos momentos en Europa puede peligrar.

Por cierto, quiero recordar que esa inclusión de Pamplona en ese corredor se hizo la pasada legislatura. Sí, reconózcanlo, porque creo que esto despejará también muchas dudas sobre lo que supone trabajar por un proyecto de las características de la conexión de Pamplona y Navarra, por lo tanto, en su conjunto, en el Corredor Atlántico Mediterráneo y hacerlo con visos a lo que realmente nos puede interesar, que no es la mera inclusión de Navarra en ese corredor, sino su conexión directa a Europa.

Con esto termino, Presidenta. Se ha hablado de ninguneo en materia de inversiones de infraestructuras a Navarra por parte del Gobierno de España. Insisto, y quiero terminar por aquí, le ha ninguneado siempre. Fíjese, señor Esparza, el acuerdo de UPN con el Partido Popular, que usted ha reivindicado, en los presupuestos de 2018, según nos relata esta mañana, trajo inversiones imprescindibles a Navarra en esta materia. No, creo que se han superado, insisto, no solo con actuaciones que se refieren exclusivamente a la inversión de presupuestos del Estado en la actuación y en la generación de obras concretas, sino con actuaciones desde el Gobierno de Navarra. Por eso quiero reivindicar la capacidad que Navarra tiene también para llevar actuaciones más allá de lo que le corresponde al Estado.

Es decir, que no podemos seguir esperando al Estado, porque nos lo dicen décadas de falta de actuación, una obra como esta o esa inclusión, como le señalaba anteriormente, de Navarra en el Corredor Europeo Atlántico de Altas Prestaciones. En aquel acuerdo, fíjese, lo único que buscaba UPN y que consiguió fue alinear al Ministerio de Fomento para que denunciara el convenio con la Comunidad Foral —sí—, en ese sentido, septiembre del año 2017, los avisos que usted nos lanzaba al Gobierno anterior desde la propia tribuna de la oposición en aquellos momentos y la consecución final de lo que estaban buscando —que sí, señor Esparza, que al final, en esta materia nos conocemos todos—, pero realmente podían haber tenido oportunidades como responsables del Gobierno de Navarra a lo largo de un par de décadas.

Le voy a recordar una. En el año 2002, ustedes, con un Gobierno de mayoría absoluta del Partido Popular, firmaron un acuerdo de inversiones en materia de transporte que, siendo acuerdo, no obligaba a ninguno de los Gobiernos. Podían haber firmado un convenio. Ustedes tenían la mayoría necesaria en el Parlamento de Navarra, tenían la mayoría y la ejecución, la posibilidad de hacerlo desde la gestión del Gobierno de Navarra. El Partido Popular tenía la mayoría absoluta en el Congreso de los Diputados. Sin ningún problema podían haber firmado un convenio que hubiera obligado, en aquellos acuerdos a los que se comprometieron, que eran amplísimos, creo que teníamos el tren de altas prestaciones terminado ya, teníamos la doble vía desde Madrid hasta Tudela terminada ya, hubiéramos tenido todo, que hubiera obligado a aquel Gobierno y a los sucesivos Gobiernos de España. No lo llevaron a cabo. Insisto, puedo hablar de la falta de ambición que ha habido en sucesivos Gobiernos en esta materia desde la parte navarra, pero lo que creo que debemos denunciar y donde debemos poner el foco es en la falta de ambición de los sucesivos Gobiernos españoles para con su responsabilidad en materia de infraestructuras, con la Comunidad Foral, con sus intereses y con el conjunto de la ciudadanía.

En cualquier caso, insisto, una falta de ambición, una falta de compromiso que ha derivado o que viene o que ha impregnado las actuaciones de todos los Gobiernos de España. Aquí sí, Presidenta, también el Partido Socialista, en sus responsabilidades en el Gobierno del Estado, también en esta legislatura ha dejado mucho que desear, como lo demuestran actuaciones como la que hoy nos

compete, y, en cualquier caso, Presidenta, desde Geroa Bai la acompañamos.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Ibáñez Pérez): Continuamos con el turno de intervención. Por el Grupo Parlamentario EH Bildu, señor Maiorga, tiene usted, señor Ramírez, tiene usted la palabra.

SR. RAMÍREZ ERRO: Muchas gracias, señora Presidenta. Egun on guztioi. Quiero saludar, como no puede ser de otra manera, a la Presidenta del Gobierno de Navarra, la señora Chivite, al Consejero, señor Ciriza, en especial, a la Jefa de Gabinete de la señora Presidenta y a la Directora de Transportes, y he de agradecer la información que nos ha trasladado ante una cuestión que, indudablemente, tiene su controversia y nosotros vamos a posicionarnos al respecto.

En primer lugar, la señora Presidenta ha relatado o ha valorado el acuerdo, el protocolo, porque es un protocolo, como algo muy relevante y así se ha vendido en prensa. Es decir, en prensa hemos visto, de alguna forma, que se daba por hecho ya que estamos hablando de algo a sustanciar en breve. Un compromiso ya firme e inmutable de actuación.

Entonces, nosotros, desde el Grupo Parlamentario Euskal Herria Bildu Nafarroa, nos hemos parado a leer el texto para ver lo que dice. Lo que dice el apartado quinto es que es una declaración de intenciones. Dice que en ningún caso su firma supone la formalización de compromisos jurídicos concretos y exigibles para las partes, y se queda ahí. No se establecen plazos ni nada más, es decir, se queda ahí.

Pero claro, luego, en el grupo parlamentario guardamos de diferentes legislaturas lo que es la información en el archivo, pero se puede recurrir a Google. Entonces si uno pone: «Protocolos generales, TAV Navarra», se encuentra que es que ha habido muchos.

Por resumir, el 16 de mayo del 2009, no sé si se acuerdan ustedes de aquel protocolo general firmado por Pepe Blanco, el entonces Ministro de Fomento, y Miguel Sanz. Textualmente, si buscan en Google encontrarán la noticia y verán cómo el Ministro del Partido Socialista decía en aquella ocasión: «El Gobierno de España cumple con Navarra y la Comunidad Foral de Navarra cumple con el Gobierno central. Se acabaron las dudas. A partir de hoy nos situamos en la certeza de la incorporación de Navarra a la Red de alta velocidad Española, lo que supone un avance histórico».

Vamos a acercarnos un poco —esto era en el año 2009— porque también en el 2011, antes de las elecciones, era en febrero, se firmó otro. En este caso, el portavoz era el señor Catalán. Tenía que ver con la conexión con la denominada Y Vasca. Entonces decía: «Se trata de que las tres Administraciones, de forma coordinada, alcancen una solución adecuada e integrada territorialmente». El titular era: «Se sustancia la incorporación». En su visita la Ministra también dijo que en estos tres meses iba a decir cuál iba a ser la solución de conexión con la denominada Y vasca. Veremos.

Es decir, la historia del tren de alta velocidad está plagada de protocolos generales, firmas y declaraciones de intenciones. Es decir, igual se tienen que plantear ustedes que si un proyecto de estas características todavía, más de treinta años después de su formulación, no se ha sustanciado, igual es que esta obra no tenía por qué hacerse de esta manera y bastaba con —como sostenemos algunos— inversiones medioambientalmente menos dañinas, económicamente más ventajosas, pero, sobre todo, más prácticas y que nos hubiesen situado en estos momentos ante la posibilidad de no estar en esa situación absolutamente aberrante. Es que solamente el 2 por ciento de nuestras mercancías viajan por el tren. De eso también hay que culpar a ese camino errático. Porque claro, se habla de que ya que desde el 2004 se establecía esta necesidad de hacer la actuación que ahora se propone.

Claro, pero es que hasta el 2004 UPN, con el aval del Partido Socialista, proponía un tren que exclusivamente iba a ser para viajeros y no iba a estar conectado con la denominada Y vasca. Porque claro, eso de conectar el conjunto de Euskal Herria, a UPN y al entonces Consejero, señor Palacios, les daba una especie de urticaria. Entonces, con la Comunidad Autónoma Vasca no se podía conectar. Posteriormente, sí, ahora es que se va a conectar. Luego, no, que va a ser mixto. Luego, el tercer carril. ¿Recuerdan ustedes al señor Miranda, diciendo que eso era una chapuza ferroviaria? Pero luego era la propuesta que hacía UPN, la del tercer carril.

En definitiva, un recorrido errático en el que ustedes, señores del Partido Socialista y señores de UPN, se tendrían que flagelar con chistorra, ¿no?, como en la manifestación (Risas), pero bueno, alguna culpa tendrán ustedes que asumir, o reconocer que quizá es el propio proyecto y sus características las que hacen su inviabilidad y las que han ocasionado todos los retrasos en el que está Navarra en materia de transporte ferroviario.

Pero vamos directamente a lo que dice el texto. Se anuncia que Navarra va a costear cuarenta millones de euros para hacer una línea que va a utilizar Adif, se le cede a Adif. Se pagan cuarenta millones de euros, pero es que Adif no regala su parte de vía. Del mismo modo, Adif manifiesta su intención de transmitir de forma onerosa —que quede claro—, y previo a la correspondiente tasación, los terrenos que resulten patrimoniales tras

esa desafectación a la Administración de la Comunidad Foral de Navarra. Entonces, la pregunta es, cuarenta millones cuesta hacerlo, ¿cuánto hay que pagar a Adif? ¿Lo tienen valorado? Porque, igual, desde la política los grupos parlamentarios dicen: «No, es que esta obra es buena». Habrá que valorar también la eficacia, la eficiencia y el precio. Las obras en sí mismas, ¿un circuito es bueno o es malo? Pues es evidentemente malo si te cuesta sesenta millones de euros y luego lo tienes que vender por siete. Ahora, en sí mismo el circuito…, pues esto es lo mismo. ¿Es bueno o es malo? Depende de quién lo tiene que pagar y cuánto nos cuesta. Entonces, claro, se dice: «cuarenta millones de euros que paga la Comunidad Foral de Navarra para ponerla al servicio de Adif». Luego, Adif, que parece que lo lógico sería que cediera los terrenos, dice: «No, me los tiene usted que pagar». Por lo tanto, a esos cuarenta millones de euros hay que añadirle lo que Adif nos va a cobrar por los terrenos.

Nosotros creemos que es una operación absolutamente injustificable económicamente. No tiene ningún sentido económico. Por lo tanto, desde Euskal Herria Bildu Nafarroa lo afirmamos, lo sostenemos con absoluta rotundidad: no tiene ningún sentido económico ni político asumir el coste de cuarenta millones de euros para la utilización de Adif y que, además, tengamos que abonar y pagar los terrenos que queden libres para poder utilizarlos en materia industrial. Eso es lo que preguntamos: ¿de cuánto dinero estamos hablando?

En definitiva, señorías, nosotros entendemos que, efectivamente, la historia del tren de alta velocidad está plagada de anuncios que no se han cumplido, de firmas de protocolos generales. Pero lo que está claro es que su retraso no se le puede imputar a este grupo parlamentario. Ustedes, señores del Partido Socialista y, fundamentalmente, de Unión del Pueblo Navarro, pero también aquellos que apoyan esta infraestructura tendrán que hacérselo mirar y, sobre todo, decir la verdad. Tienen que decir lo que cuesta o va a costar realmente esta operación y decirlo en un ejercicio de transparencia y de honestidad para que la ciudadanía pueda valorar la bondad o no de esta operación. Por nuestra parte lo tenemos claro. Gracias, señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Ibáñez Pérez): Gracias a usted. Tiempo de intervención por parte del Grupo Mixto, señora De Simón, tiene usted diez minutos.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Gracias, señora Presidente. Bienvenida, señora Chivite; bienvenido, señor Ciriza, y bienvenidas las personas que les acompañan esta mañana. Gracias por su exposición, señora Chivite, y gracias a ambos por su presencia.

Estoy segura, absolutamente segura de lo improbable que es que la alta velocidad transporte mercancías. Entonces, en este sentido, me ha extrañado esta confrontación que ahora parece que se da entre los grupos que apoyan el tren de alta velocidad. En todo caso, el tema que nos trae aquí, esta actuación para sacar la mercancía de Volkswagen ¿es necesaria? Pues sí. Yo creo que sí, que probablemente sí. ¿Es la más urgente? Tampoco me atrevo, pero probablemente sí. ¿Que hay que dar salida de mercancías de la industria navarra a la red ferroviaria? Por supuesto que sí. ¿Es Navarra quien lo tiene que financiar o es el Estado? Bajo mi punto de vista, compete al Estado, y lo veo así, y comparto. Es que, además, ha hecho una reflexión muy parecida —ahora voy a comentar— el señor Ramírez, y no me extraña, porque creo que ambos llevamos ya muchos años con este tema y este debate encima de la mesa. Por lo tanto, creo que hay que saber cuánto nos va a costar, cuánto le va a pasar al erario público, cuánto nos va a costar a los navarros y a las navarras, además de esos cuarenta millones, este tipo de intervención.

Yo no veo justificación para que sea el Gobierno de Navarra quien vaya a aportar esta millonada a una obra que yo entiendo, por todos los múltiples convenios, protocolos, acuerdos, en todos, en absolutamente todos se denomina esta obra como una obra de interés general. Por lo tanto, yo creo que es el Estado. Pero, independientemente de esto, a mí lo que me extraña hoy, bueno, no me extraña por las fechas en las que estamos, es que están haciendo frentismo ahora hasta con el TAV. Creo que es un frentismo virtual. O sea, esto es una especie, bajo mi punto de vista, de fantasma.

Señor Esparza, para mí el disparate ferroviario es el tren de alta velocidad. Para mí ese es el disparate ferroviario: el tren de alta velocidad. Todo lo que sea mejorar el transporte de mercancías, yo no tengo ninguna duda porque, evidentemente, ese es para nosotros y nosotras uno de los objetivos fundamentales de la red ferroviaria, además de transportar a personas y conectar Navarra con otros lugares del Estado y del mundo, si cabe, y con el mar, pero también para conectar a las personas que viven y se trasladan en Navarra.

Yo ayer hice el segundo tramo del viaje a Madrid. Lo hice, como he hecho en otras ocasiones, en ese tranvía que para en todos los pueblos y dije: «Hay que ver qué servicio da este tren». Claro, luego me equivoqué, porque la próxima vez cogeré el tren de las siete, que me trae directamente. Es que hay soluciones para todos y la red actual nos da solución para todo y, además, para transportar mercancías. Hombre, mejorarla un poquito hay que mejorarla, porque cuando uno llega a Tafalla, aquello ya parece casi el tren chu-chu, que a alguno le da ganas de bajarse a empujar. Pero esa es la

situación. Ahora ustedes están debatiendo sobre una cuestión en la que están de acuerdo. El tren de alta velocidad lo defiende en este Parlamento, lo apoya una gran mayoría de la Cámara y nos están aquí a los que no lo compartimos sometiendo, bueno, sometiendo no, porque a mí me encanta debatir sobre esta cuestión, a una especie, como decía, de confrontación y frentismo, que es ideal.

Ahora, ¿cuarenta millones de euros? Decía, lo ha recordado la propia señora Chivite, y el señor Ramírez hablaba ahora de los múltiples convenio tras convenio con el más de lo mismo, protocolo tras protocolo. Se adelanta dinero. Se adelantó dinero en Navarra, me acuerdo, en la época de Yolanda Barcina, un dinero que es que no se tenía, porque no se tenía para otro tipo de necesidades. Ahí estaba nuestra deuda también que se arrastra, no de esto, pero de otro tipo de actuaciones, desde hace mucho tiempo. En fin, ¿y las fórmulas de devolución? ¿Se acuerdan de lo del adelanto y las fórmulas de devolución? ¿Se acuerdan? En fin, creo que al final esta es la historia interminable o la historia o el cuento de nunca acabar, que es lo que parece. Desde luego, yo estoy totalmente convencida, lo decía antes, de que es probable, que hay una probabilidad altísima, porque eso de la seguridad me da mucho miedo decir que esto es imposible, pero es improbable, improbabilísimo que de Volkswagen salgan esos coches y los transporte el modelo TAV. Improbable.

Por lo tanto, les diría, no sé, que a mí me parece que esto es un poco como tomarnos el pelo. Sigo pensando que tenemos un tren que va de ningún sitio a ninguna parte, y es el tren del Partido Popular, es el tren de Navarra Suma, es el tren del Partido Socialista y es el tren de Geroa Bai. O sea que creo que los demás ya hemos hablado suficientemente de esto y no tengo más que decir al respecto. Gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Ibáñez Pérez): Gracias, señora De Simón. Ahora, una vez que han intervenido los diferentes grupos parlamentarios, vamos a suspender cinco minutos la sesión para que la Presidenta pueda organizarse las respuestas.

(Se suspende la sesión a las 10 horas y 20 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 10 horas y 25 minutos).

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Ibáñez Pérez): Señorías, reanudamos la sesión con la intervención, con la respuesta de la Presidenta. Cuando quiera, suya es la palabra.

SRA. PRESIDENTA DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sra. Chivite Navascués): Muchas gracias, Presidenta. La historia del TAV en Navarra es larga. Efectivamente. Bueno, las posiciones de los distintos partidos políticos son históricamente también conocidas. También es larga la historia al respecto del TAV de incumplimientos, pero lo que este Gobierno trae aquí son hechos.

La intención, clarísimamente, es fomentar el transporte de mercancías, que vayan por tren, apostando por una movilidad sostenible que no tiene que ver solo con esto, que es una de las acciones en las que se está trabajando en materia de movilidad sostenible, como otras en otros departamentos.

Algunas dudas que se han planteado o algunas preguntas concretas. Planteaba Geroa Bai el tema del ancho de vía. Lo importante es la plataforma, una plataforma que permita cualquier ancho de vía y una plataforma que además va a ser compatible para ambos anchos de vía. Por tanto, creo que eso es lo importante, como digo, la plataforma que va a compatibilizar y por eso necesitamos el asesoramiento por parte de Adif, que es el que tiene el conocimiento más técnico al respecto de este tipo de soluciones. Pero, como digo, lo importante es que la plataforma va a permitir hacer compatible cualquier ancho de vía.

Otra de las cuestiones que planteaba, si no me equivoco, EH Bildu, es el tema del acuerdo que se ha firmado en cuanto a la titularidad. En ningún momento el protocolo cuestiona que la titularidad de la vía sea de Navarra, porque se habla de una mutación demanial. Es decir, simplemente de permitir otro uso. No está hablando de la propiedad de la vía. No se trata de poner al servicio de Adif, sino de las empresas y de los viajeros navarros y navarras. Como digo, la mutación demanial trata de un tema de uso, no de un tema de propiedad. También quiero señalar que el protocolo dice que se desarrollará mediante convenios específicos. Hay uno que ya se ha firmado, que es esta encomienda de gestión para que Adif nos apoye en el trabajo, dado, como digo, reitero, que Adif es el que tiene conocimiento más técnico al respecto de esto. El otro será un convenio patrimonial. Así que no hay hipótesis ni den por hecho lo que no está hecho. No se está hablando de un tema de titularidad, sino simplemente de una cesión de uso.

En cuanto al planteamiento de Navarra Suma, la verdad, señor Esparza, asombroso a la par que ridículo, y lo digo con todas las palabras, señor Esparza. A la par que ridículo. Si usted está convencido de que este Gobierno está haciendo un uso ilegítimo de fondos, no sé a qué está esperando, señor Esparza. Usted se dedica a hacer muchas acusaciones de palabra para dañar la imagen del Gobierno, pero son palabras absolutamente vacías. Si usted está convencido, entiendo que ya sabe lo que tiene que hacer.

Lo único que pretende es tapar sus incompetencias, y plantea usted: «Esto es objetivo prioritario de cualquier Gobierno». ¿Por qué ustedes desde el año 2004 hasta el año 2015 que estuvieron en el Gobierno no lo hicieron? Prioritario para cualquier Gobierno, once años después ustedes no hicieron absolutamente nada con esta cuestión.

Yo la verdad es que no sé hasta qué agujero negro va a llevar usted a UPN, que ahora está en contra del desarrollo de Volkswagen, en contra del desarrollo del polígono de Landaben, en contra del desarrollo del polígono de Orkoien, en contra del desarrollo del tren. Ha estado en contra de la llegada de los fondos, en contra de que Volkswagen de Landaben participara en el PERTE VEC, en contra de buscarle una vía de crecimiento abordado. Yo, sinceramente, señor Esparza, no sé dónde se encuentra usted.

Estos son hechos. Como digo, la Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, en sus artículos 44.1 y 2, 42.1 f) y 56.1, habla de la competencia exclusiva en obras públicas que no tengan calificación legal de interés general del Estado. El Gobierno ha firmado un protocolo con una buena base legal de que esta competencia es nuestra, porque ustedes siempre defienden el autogobierno, pero cuando se trata de defenderlo de verdad, pues ustedes se retiran de la cuestión, porque ya no sé si UPN es foralista o no, no lo sé, porque, sinceramente, como digo, asombrosa a la par que ridícula es la intervención que ha hecho usted.

Creo que ya se han aclarado los términos. Este Gobierno habla de hechos, este Gobierno habla de avances, este Gobierno habla de movilidad sostenible, habla de competitividad para nuestras empresas, y aquí están los hechos que acompañan al Gobierno. Muchas gracias. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Ibáñez Pérez): Muchas gracias a ustedes, a todos ustedes, señorías, Presidenta, Consejero. Se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 30 minutos).

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