TRANSCRIPCIÓN PENDIENTE DE CORRECCIÓN

BORRADOR PREVIO A LA EDICIÓN DEL DIARIO DE SESIONES

COMISIÓN DE FOMENTO

Sesión celebrada el día 10 de mayo de 2013

Orden del día:

- Comparecencia, a petición propia, del Consejero de Fomento para informar sobre la situación actual y previsiones futuras de las obras del Tren de Altas Prestaciones en Navarra.

BORRADOR

(Comienza la sesión a las 11 horas y 3 minutos.)

Comparecencia, a petición propia, del Consejero de Fomento para informar sobre la situación actual y previsiones futuras de las obras del Tren de Altas Prestaciones en Navarra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a esta Comisión de Fomento, en donde a petición propia el Consejero del ramo va a plantear cuál es la situación actual y las previsiones futuras de las obras del tren de altas prestaciones.

No hay más que este punto en el orden del día y les comunico que este Presidente a las doce menos cuarto tendrá que ceder su sitio en este caso al señor Goyo Galilea porque el Vicepresidente va a actuar de portavoz y, por tanto, entonces haremos un receso de un minuto para hacer el cambio y, para que pueda continuar con normalidad la comisión.

Sin más, tiene la palabra el señor Consejero a quien damos la bienvenida junto a su equipo. Consejero cuando quiera. Adelante.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Buenos días. Me acompañan en esta comparecencia, todos le conocen Nacho a Nagore, que es el Director General de Obras Públicas y Tatiana Herce, mi Jefa de Gabinete. He solicitado la comparecencia voluntaria para explicar estas perspectivas actuales sobre el Corredor Ferroviario de Navarra, motivado sobre todo porque hace pocas fechas se ha producido una rueda de prensa por parte de un grupo político de este Parlamento, en la cual se decía que habían tenido ciertas filtraciones e intuiciones, algo por el estilo, un término un tanto ambiguo, en el sentido de que se iba a alterar profundamente el tren o se iba a cambiar o no se no se iba a llevar a cabo, a hacer, era difícil de determinar a qué respondían esas intuiciones y que, en base a ello, habría que paralizar las obras, rescindir los contratos que estaban ahora mismo en vigencia e incluso habría que denunciar el contrato con el Convenio con el Estado.

Por cierto, creo que además se ha presentado también una moción para hablar de este tema en el Parlamento que versa sobre todo esto. Pues todas estas noticias tampoco es que han tenido mucho eco en la prensa, la verdad pero han generado cierta intranquilidad, inquietud en algunos ámbitos locales. Algunos alcaldes nos han llamado para preguntar qué pasa con el tren, si se va a hacer o no… Y ante esta situación, creo que es conveniente que les ponga a

ustedes al día y con transparencia conozcan la situación real de este asunto, que no tiene ningún misterio, ni nada extraño, ni nada que no se haya dicho ya en esta Cámara con antelación.

Les quiero hacer una presentación en la que no solamente me voy a referir a esta cuestión concreta sino, además, voy a retrotraerme un poquito atrás y les voy a hablar del ferrocarril desde sus inicios, porque creo que es una historia interesante, bonita, en la que uno comprende los porqués de muchas cosas cuando se remonta a los orígenes. Sin demorarme mucho más, porque tampoco me quiero alargarme para que el Presidente por lo menos pueda atender a la presentación voy a empezar con ella y voy a empezar por hablar de los inicios del ferrocarril en España y en Navarra. No se preocupen que iré rápido.

Para hacer un poco de historia quiero decir que el ferrocarril en España nace antes de lo que viene aquí, del año 1855, hay unos primeros tramos del ferrocarril que se construyen en Barcelona y Mataró, algún tramo en Madrid. Pero realmente el inicio del ferrocarril en nuestro país lo marca la Ley General de Caminos de Hierro, que es aprobada en 1855 en el que se decide sacar a concesión las líneas de ferrocarril que pueden construirse en España y se toma una decisión decisiva que fija el ancho de la vía en España en los llamados seis pies castellanos, que equivalen a 1,67 metros. Luego diremos algo sobre por qué se toma esta decisión.

A partir del año siguiente, en 1856, se sacan varias concesiones, entre ellas y las que nos afectan a nosotros hay una concesión que se otorga a la Sociedad de Crédito Inmobiliario Español para una línea entre Burgos y la frontera francesa, por Miranda, Vitoria, Altsasu, Tolosa y San Sebastián. Es decir, que esta empieza a pasar ya por Navarra. Paralelamente hay otra concesión a una empresa que se llama Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante para la construcción de una línea entre Zaragoza y Altsasu que pasa por Tudela y Pamplona. Finalmente, en 1858 se crea la compañía de Caminos de Hierros del Norte de España que absorbe las dos concesiones anteriores. Todas estas compañías que se crean normalmente funcionaban con capital extranjero europeo. Por lo tanto, como digo, en el plano estas dos líneas principales la que transcurría entre Burgos y San Sebastián que se inauguró en

1864, la verde, que sería la que se construye entre Castejón y Pamplona entre 1859 y 1861 y la continuación entre Pamplona y Altsasu entre 1862 y 1865.

Paralelamente, y durante el siglo XIX se construyen una serie de líneas ferroviarias de ancho métrico, que se llama de ancho de un metro que hoy todos recordamos con cierta nostalgia, algunas de ellas se han convertido en caminos turísticos por los cuales se desarrolla ese tipo de función, ahí tenemos, el Bidasoa, tenemos el Plazaola, el Tarazonica para no olvidarnos de la Ribera.

En conjunto, la red ferroviaria del siglo XIX en España es la que ustedes ven ahí y por lo tanto como está apreciado en azul los corredores que transcurren por Navarra se construyen entre 1860 y 1868 y básicamente son los que con mejoras lógicamente tenemos hoy en día.

La decisión de adoptar un ancho diferente, los seis pies castellanos, con arreglo a la Ley de 1855, generó como consecuencia más de ciento cincuenta años de discontinuidad ferroviaria entre la Península Ibérica y la Europa continental. Este ancho ibérico es de 1,67 metros, seis pies castellanos, es mayor que el ancho internacional, como pone aquí el ancho internacional, es menor que el ibérico. Su adopción obedeció las razones técnicas de aquella época; en contra de lo que se piensa que fue por aislar España de las invasiones napoleónicas hubo razones técnicas que hoy vemos con cierto humor, pero que en su día fue objeto de un desuso, análisis técnico de un ingeniero, porque hay que tener en cuenta que España es un territorio montañoso y las locomotoras de aquella época utilizaban carbón y por tanto iban a vapor, por lo que cuanto más gorda era la locomotora más potencia tenía, y pensaron que en un ancho más grande que había una locomotora más gorda y podría superar las cuestas con mejor facilidad que las de un ancho menor.

En definitiva, la red ferroviaria española en 1920, como puede reflejarse aquí, como ven hay algunas líneas más que las que había a finales del siglo XIX, pero básicamente es la misma. Esta red ferroviaria estaba ya en una situación muy delicada económicamente en la red pública; después de la guerra estaba absolutamente arruinada y se constituyó Renfe en 1941, asumiendo todas las concesiones existentes en aquel momento, excepto la de los trenes de vía estrecha.

Ya vamos a entrar, entonces, un poco en materia, después de esta pequeña introducción histórica, con la planificación de la alta velocidad en España. El primer referente que tenemos a este respecto es el Plan de Transporte Ferroviario de 1987 que, establece ya corredores con velocidades de doscientos cincuenta, que esa era la previsión que se tenía entonces, otros con esa velocidad de ciento sesenta, como ven ustedes, pues el corredor navarro, por llamarle de alguna manera, que venimos utilizando está presente en esta planificación.

El que realmente inicia la alta velocidad, tal como la conocemos nosotros, es el Plan director de infraestructuras de 1993 a 2007, que se redacta y aprueba estando el ministro Borrell en el Gobierno, a quien tuve la oportunidad de conocer y de trabajar con este tipo de cosas. Como ven, también está aquí también pintado el corredor navarro perfectamente.

El Plan de infraestructuras de transporte de 2000 a 2007 supuso un paso más, poco novedoso en ese sentido, pero también aparece Navarra, y donde realmente tendríamos un referente más claro es en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, el PEIT, que se llamó de 2005 a 2020, redactado en época de la ministra socialista Magdalena Álvarez, en el que se recoge también como red básica para tráfico la del corredor navarro.

Y finalmente llegaríamos a lo que es el actual plan, el PITVI 2012-2024, redactado por el actual Gobierno de España, encabezado por la ministra de Fomento, Ana Pastor, en el que para la red ferroviaria para transporte de alta velocidad en lo que piensa que son pasajeros queda reflejado el corredor de Navarra, perfectamente, así como se integra también en la red de transporte europea en red convencional para mercancías.

Esta es la situación que tenemos y la conclusión evidente es que por estos planos salta a la vista que la Comunidad Foral de Navarra ha estado y está incluida en la red de infraestructuras ferroviarías españolas de alta velocidad desde 1987. ¿Cuáles son las perspectivas más inmediatas en el Estado español, en España, del desarrollo de las infraestructuras ferroviarias?

Bueno, este es el plano más actual que he conseguido tener de Adif, es de 2012, sobre las líneas existentes y las que están en construcción. Algunas en 2013 están ya construidas, por ejemplo Barcelona-Gerona; hay otras que

están al día en construcción, la que nos afecta a nosotros Castejón-Pamplona, o País Vasco, la conexión desde Valladolid a Burgos se está ejecutando con ciertas dificultades, Burgos-Vitoria está simplemente en proyecto, no se ha iniciado ningún tipo de obras, el AVE a Galicia pues más o menos se va ejecutando con las dificultades que hay, etcétera, el de Asturias.

Este plano representa la red transeuropea de transporte en el que se fijan una serie de corredores. Como ven ustedes, se aceptó que en el corredor Cantábrico-Mediterráneo por parte de la Unión Europea se incluya el trazado por Navarra, que queda aquí reflejado, como quedan reflejados los nudos logísticos. Destacar y aquí hay una pequeña notita que no está previsto inicialmente cerrar el trayecto entre Altsasu y Vitoria en ancho internacional, en ancho UIC, por lo menos en este plano.

El asunto del tráfico de mercancías constituye, desde el punto de vista comunitario y desde el punto de vista español, un aspecto fundamental para el futuro de nuestra economía y así lo entiende Europa y todas las comunidades autónomas españolas. Cuando tenemos reuniones a este respecto, por lo tanto, es algo que se va a potenciar a futuro de manera importante. Sobre lo que eran previsiones iniciales, se está planteando en algunos casos y de proyectos importantes. La transformación de lo que podían ser vías europeas nuevas por desarrollos de lo que se viene a denominar tercer carril o tercer hilo. ¿Qué es el tercer carril? Muy sencillo. Entre los dos carriles de ancho ibérico, que como he dicho son más anchos, se coloca un carril intermedio que permite que circulen trenes en ancho ibérico y en ancho europeo; que es el tercer carril por el que pueden transcurrir, por lo tanto, indistintamente unos u otros. Aquí pueden ver una foto de algo parecido.

¿Cuáles son las perspectivas actuales de actuación en el tercer carril, vamos a decir, en proyectos que tienen cierto renombre? Advierto de que es posible que otros que están aquí previstos y pintados en este mapa, puede que se transformen también en un tercer carril lo que pasa es que no tengo constancia de que en este momento se haya tomado alguna decisión al respecto. En esto sí. En primer lugar, la conexión de la Y vasca entre San Sebastián e Irún, es decir, hacia la frontera con Francia y por otro lado, se va a hacer el tercer carril. En segundo lugar, como proyecto realmente importante, por su desarrollo- coste, etcétera, es el corredor mediterráneo entre Almería y

Tarragona, que se va a construir el tercer carril. Aquí ven un plano-detalle del corredor mediterráneo con sus previsiones en dos fases, así como en cuanto a inversión, kilómetros, etcétera, a algunas notas de prensa a este respecto en las que se defienden este tercer carril o tercer hilo.

¿Qué perspectivas tenemos en Navarra? Pasamos ya al cuarto punto. Como ven, he traído un poco a cuento la red transeuropea de transporte con la previsión que existe a este respecto nuestro. Desde nuestro punto de vista, nuestro interés en esta materia es consolidar y en lo que se refiere a mercancías es consolidar nuestra posición en la red transeuropea de transportes a través de la conversión de nuestra red ferroviaria al ancho UIC, al ancho europeo para evitar fracturas de carga. Es decir, que no haya que trasladar cargas de trenes en ancho europeo a trenes en ancho ibérico o viceversa. Esto es importante porque permite la salida y entrada de productos directamente a través de la frontera.

Hoy en día, por ejemplo, estamos teniendo una gran relación comercial con el puerto de Barcelona. Ya tenemos tres trenes de contenedores que salen todas las semanas a Barcelona, porque se está constituyendo en el gran puerto de mercancías hacia Oriente, y por lo tanto es un punto estratégico dentro de Europa . Y en el puerto de Barcelona han incorporado este tipo de anchos.

Estos productos saldrían a Europa a través de Pamplona en el caso de la zona norte y gracias a nuestra relación con la plataforma que existe en Barcelona y con la relación y plataforma que existe en Zaragoza.

Consolidar y ampliar nuestro nudo ferroviario de mercancías de Pamplona nos parece importante. Ahora mismo tenemos esa primera implantación. Queremos seguir sacando alguna otra concesión para consolidar esta plataforma de recepción y llegada de containers, y a su vez nos resulta muy interesante enlazar en ancho mixto con Vitoria-Júndiz. En contra de lo que aparecía en ese planito, nos parece que esa relación puede ser muy interesante.

Asimismo, creemos que es de interés consolidar el tramo de alta velocidad entre Castejón y Pamplona por lo que puede suponer de reducción de tiempo de viaje para pasajeros y como consolidación del tren como medio

de transporte colectivo para distancia de entre cuatrocientos y quinientos kilómetros y por lo tanto, tanto a Madrid como a Barcelona.

Existe un proyecto europeo de desarrollo de malla de conexiones ferroviarias en alta velocidad. Bruselas entiende la importancia de España como puerta ferroviaria para Europa. Y nuestra actual situación es la siguiente: tenemos, creo recordar, unos nueve o diez convenios o protocolos firmados a este respecto, pero lo que traigo hoy aquí, en cuanto a los cuatro tramos básicos que consideramos que se divide nuestro corredor ferroviario, es decir, el tramo entre Pamplona y Castejón-Pamplona, tramo entre Castejón y la Comunidad Autónoma de Aragón, el tramo de by-pass de Pamplona y el tramo entre el final de dicho by-pass y el final de dicho by-pass y se ha conseguido eliminar las dificultades de tramitación de los tramos II y III. Y esperamos que al final de año se puedan licitar. El protocolo general firmado para la construcción de by-pass, que requiere para su construcción el que se desarrollen al menos los proyectos de urbanización PSIS de la zona del Camino de Santiago, están en marcha; aproximadamente, adjudicaremos los trabajos probablemente dentro de un mes, y se está redactando además el nuevo proyecto constructivo que va a sustituir al antiguo en esta materia. Desgraciadamente, las conexiones con el País Vasco con Navarra de momento no han sido objeto de exposición de alternativas. Sabemos que existen, pero todavía el trámite formal no se ha dado y estamos haciendo gestiones para que estas alternativas puedan ver su luz y su trámite en un tiempo razonable.

En el programa de legislatura que tuve la ocasión de presentarles el año pasado en septiembre señalé, al respecto de nuestra política con respecto al corredor ferroviario, cinco puntos: la actualización y refundido de los protocolos y convenios firmados con la Administración del Estado y ADIF. En eso estamos, esperamos firmar un nuevo convenio probablemente después del verano. Esa es nuestra previsión, en el que se van a refundir absolutamente todas estas cuestiones. La continuidad, el desarrollo del tramo Castejón-Pamplona, en el que estamos trabajando, la obtención de los terrenos, desarrollo de proyectos y construcción del by-pass de Pamplona, que se conseguirá cuando se aprueben los proyectos de reparcelación, porque va a haber una cesión anticipada de terrenos a este respecto. La definición de alternativas de conexión con la Y Vasca y con Plasencia de Jalón, en la

Comunidad Autónoma de Aragón, en el que desgraciadamente todavía no hemos avanzado. Y mejorar la red externa a la plataforma Castejón-Pamplona, con la construcción de un tercer hilo, tercer carril que adelante y asegure su continuidad, y, por lo tanto, esto es una cuestión que no es de ahora. Ya se expuso en septiembre del año 2012.

¿Cuál es el escenario en el que hemos llegado a un principio de acuerdo técnico para el medio plazo? Todos ustedes conocen las dificultades, espero. que tiene el Estado ahora mismo para la construcción de infraestructuras, Ya ha hecho en enorme esfuerzo estos últimos años y ahora mismo la situación económica de la Administración del Estado no es la que existía anteriormente y, desde luego sus capacidades de inversión y de endeudamiento son muy limitadas, por ello y además, en absoluta similitud con otras soluciones que se están adoptando en otros sitios, hemos llegado a un acuerdo para que se construya, se finalice la construcción del corredor Pamplona-Castejón, incluyendo incluso un puente que inicialmente no estaba previsto y que lo va a pasar por el río Ebro hacia el otro lado para conectar con la vía que está al otro lado. Y, la construcción del tercer carril, que, por lo tanto, en ancho europeo de los corredores existentes tanto a Plasencia de Jalón, hacia Madrid, a Zaragoza, hacia Barcelona, como desde el final del by-pass de Pamplona hacia Vitoria. Esta solución es pues una solución relativamente económica, relativamente razonable y que nos va a permitir conseguir estos objetivos que antes comentaba.

Sin embargo, no renunciamos, ni mucho menos a que en un escenario futuro en el largo plazo, porque aquí no hay quién ponga fechas, estos ramales que ahora se construirían en tercer hilo se construyan en alta velocidad, porque entendemos que el futuro acabará imponiendo esta solución. Y por lo tanto, y dependiendo de las alternativas que se fijen, pues, construir en el tiempo que esto pueda llevarse a cabo.

Las conclusiones son que entendemos que Navarra no puede quedar al margen de la red transeuropea de transporte ferroviario en la que está inserta su posición geográfica y su situación socio-económica, que ha provocado que esté siempre dentro de las grandes redes ferroviarias en las distintas planificaciones que al respecto se han planteado en España. Para conseguir

este objetivo es preciso asegurar la construcción de un corredor ferroviario continuo y en ancho europeo por Navarra.

En la actual situación económica, este objetivo se alcanzará a medio y plazo mediante la construcción de un tramo en alta velocidad Castejón-Pamplona y otros en la mejora de los existentes, tanto hacia la Comunidad Autónoma Vasca como hacia Aragón en la construcción de un tercer carril. Este tipo de soluciones son las que se van a aplicar en el conjunto de España en los próximos años mientras no existan mejores perspectivas económicas. A largo plazo, y en la medida que la economía lo permita, se mejorarán los corredores en ancho mixto, duplicando su capacidad y mejorando su trazado. Esta nueva estructura permitirá que circulen trenes de mercancías hacia y desde el exterior de España en ancho internacional y por tanto sin ruptura de carga, con la consiguiente ventaja para nuestras empresas. Y esta nueva solución acortará tiempos de circulación de pasajeros tanto a Madrid como a Barcelona ya desde el medio plazo. Esta solución, que ya lo he recordado antes, ya fue expuesta en esta Comisión en mi comparecencia de septiembre de 2012 y ha sido aceptada por el Ministerio de Fomento. El nuevo convenio requiere de un trámite reglamentario que se va a iniciar próximamente y se espera firmarlo, como he dicho, probablemente a principios de otoño.

Las cuestiones complementarías: son la solución que plantemos a medio plazo, va a conllevar una inversión total aproximada de mil doscientos millones de euros. Quiero recordar que las previsiones iniciales del corredor son en concreto de cuatro mil millones, por lo tanto, es una inversión considerablemente más económica que esa previsión a largo plazo.

Se está trabajando, además, como cuestión complementaria en dicho convenio para modificar el sistema establecido para la devolución de la inversión que adelanta Navarra. Esta inversión, en cualquier caso, no le computa a efectos del cumplimiento del déficit. Es una inversión importantísima para Navarra y que no se puede desaprovechar. Es una inversión que realiza el Estado, con un coste para Navarra marginal, que va a mejorar la situación competitiva de nuestras empresas.

Por lo tanto, ante noticias como las que he comentado al principio, que se ha planeado replantear el proyecto, resulta, ante mi modesto punto de vista, un sinsentido solicitar paralizaciones y rescisiones de contratos en este

proyecto, cuando en territorios vecinos al AVE le dan la bienvenida más natural. ¡Claro que sí! Cuando territorios vecinos, ante una posible ralentización de obras por parte del Estado, reclaman asumir más obra que las que les corresponde cuando en el resto de las regiones están, y aquí tengo Galicia, Asturias, Valencia, Murcia y Cantabria, están reclamando el Tren de Alta Velocidad. Por lo tanto, yo considero que es hora de abandonar polémicas absurdas y avanzar en la salida del nuevo tren en Pamplona.

Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Consejero. A continuación, vamos a abrir un turno para los distintos grupos empezando por Unión del Pueblo Navarro. Señora Castillo cuando quiera tiene la palabra.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Gracias, señor Presidente. Gracias, también al señor Consejero por su presencia y a las personas que le acompañan del departamento. Y desde luego, gracias por las aclaraciones que ha traído a esta comparecencia. Sin duda alguna son oportunas, porque sí es cierto que existía un rumor, que para nada era bueno, porque no se correspondía, efectivamente, con la realidad y como, además, todo el mundo conoce la postura de nuestro partido es la apuesta por el corredor navarro de alta velocidad.

De alguna manera quiero dejar claro que esto que se va a hacer para nosotros es francamente interesante. Realmente, como usted ha dicho, no se refleja nada nuevo que no se haya dicho con anterioridad, incluso en la comparecencia que usted ha nombrado, pero, evidentemente, en cuanto surgen esos rumores inmediatamente hay personas entre las que estaban en contra o las que estaban a favor y se empiezan a preocupar por los cambios que puedan acontecer a lo largo de un proyecto. No, estamos hablando de un pequeño ramal que vamos a hacer. Es que estamos hablando, con el Canal de Navarra,del segundo proyecto más importante para Navarra sin duda alguna y probablemente, en cuanto a lo que se refiere de conectividad y de competencia con respecto a otras comunidades autónomas, puesto que va a suponer la salida a Europa de mercancías y de pasajeros más importante y ha sido reconocido como red básica transpirenaica. Pues, efectivamente, es muy

bueno que haya claridad en torno a que no ha habido unos cambios fundamentales en cuanto a la postura del Departamento.

Nosotros nos alegramos de que así haya sido. El planteamiento, además, que sigue el departamento nos parece muy correcto porque aborda el tema con una seriedad que conlleva el estar al frente del ejercicio del Gobierno. Lo más razonable es lo que se ha hecho: unas apuestas a medio plazo y a largo plazo. Las apuestas a medio plazo además llevan a cabo una muy importante que es la revisión de la fórmula de financiación. La propia Presidenta del Gobierno de Navarra el lunes se reunía con el ministro Montoro y le pedía en concreto que hubiera un adelanto por parte del Estado del coste de estas obras y que se descontase de la aportación del Convenio Económico firmado por el Estado. A nosotros nos parece que sería bueno que el Gobierno de la Nación lo aprobase porque sin duda alguna no computaría como objetivo de déficit, lo cual nos dejaría invertir estos recursos que tenemos en los presupuestos en otras cuestiones a este medio plazo.

Y además estos planes que ya tienen una temporalización, vienen muy bien, porque dan la oportunidad, como usted ha dicho, de revisar los compromisos. Parece ser que hasta la fecha ha habido ocho convenios u ocho aportaciones que al final tienen que volver a ser revisadas, porque, efectivamente, el marco estatal también se ha visto cambiado por la situación económica. Y el revisar los protocolos y los convenios es muy bueno, tanto en lo que se refiere a plazos como a modelos de trazado. Se está haciendo, como se ha explicado, no solamente en Navarra sino en el resto de la Península. Entonces, lo importante es que el Gobierno de Navarra no pierda el tiempo. Estamos hablando de medios plazos y largos plazos y no pierda, como digo, el tiempo sino que lo gestione responsablemente como le corresponde en el ejercicio del gobierno. Y esa corresponsabilidad es situar la situación económica y acompasarla con las posibilidades que ofrece el desarrollo de esta obra tan importante.

La opción del tercer carril que usted plantea para las interconexiones con la Comunidad Autónoma Vasca y con Aragón nos parecen que es aprovechar el tiempo en el corto plazo. Lo contrario sería alargar todo esto y a lo mejor sería más fácil para el propio Gobierno, más fácil en el sentido de decir: estamos haciendo el nuevo trazado por fases y lo otro ya se resolverá. No

vamos a poner soluciones a medio plazo que nos permitan seguir apostando por el nuevo trazado y lo otro ya se resolverá. Vamos a poner una solución a medio plazo, seguir apostando porque Navarra esté bien conectada con el resto de la Península y, fundamentalmente, con Europa que es lo que se pretende. Y también, efectivamente, quizá porque, y me van a perdonar la personalización, como soy ribera, nos agrada que a largo plazo se siga contemplando la posibilidad de que a largo plazo se despejen las dudas sobre que si el corredor navarro de alta velocidad va a llegar también a La Ribera.

Ese compromiso de definición de alternativas que se ha dejado claro en la comparecencia nos parece fundamental y no tenemos más que buenas palabras en cuanto a la gestión que está llevando a cabo el Departamento. De todas formas, estaba muy claro desde el principio que esto se iba a llevar de manera muy corresponsable con el Administración central, así lo deseamos. Esperemos que el Gobierno de la Nación dé respuesta inmediatamente a las alternativas que, como digo, se dan con respecto a los enlaces con la Comunidad aragonesa y con la autónoma vasca.

Seguimos apostando por el tren de altas prestaciones sobre todo no solo por la velocidad que aumenta sino sobre, efectivamente, lo más importante es que permite el tráfico de mercancías sin rupturas como usted ha dicho entre los distintos enlaces y permite que seamos más competitivos de cara a un futuro muy próximo y por tanto, las expectativas que tenía UPN con respecto al TAV para nada son diferentes hace un mes o hace un año que las que ahora tenemos con esta información que sin duda agradecemos porque además es muy clara, extensa y sobre todo despeja las dudas que pudieran surgir y que nuestros ciudadanos yo creo que tienen que estar bien informados de lo que se va a hacer, sobre todo, cuando se hace con responsabilidad y con auténtico sentido de gestión responsable de los recursos públicos. Gracias

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Castillo. Por el Grupo Socialista tiene la palabra tiene la palabra la señora Esporrín. Cuando quiera.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Muchas gracias, Presidente. Buenos días, señorías, a los medios de comunicación que nos acompañan. Quiero dar

la bienvenida al señor Nagore, a la señora Herce y al señor Zarraluqui, al consejero.

Quiero agradecer también la información, como siempre tan bien explicada y presentada que nos facilitan. Decir que nos sorprende porque no habíamos tenido conocimiento de estos cambios. Usted dice que nos lo adelantó en la comisión de septiembre de 2012, quizá en esa primera presentación fue un esbozo superficial y dentro de todo el magma de la previsión de la consejería para la legislatura que usted iniciaba en ese momento, pues igual nos lo mencionó, no lo discuto, lo revisaremos.

En cualquier caso, esto supone para nosotros un cambio bastante importante con respecto al proyecto previo. Como sabe, el Grupo Socialista hemos sido unos fervientes defensores del proyecto del Tren de Altas Prestaciones. En primer lugar, el Partido Popular apostaba por un tren de alta velocidad en el que solamente permitía los viajes entre viajeros para personas; después, el Partido Socialista en el Gobierno de la Nación apostamos por el tren de Altas Prestaciones, y como el señor Astiz estaba de consejero seguíamos apostando por él porque entendemos que es mucho más útil para transportar no solo personas sino mercancías, con todas las capacidades que eso tiene para salida al exterior de empresas.

Que, efectivamente, lo que usted aquí nos propone no es ni una cosa ni la otra, es un ancho diferente, que ahora mismo hemos tenido el primer conocimiento de este tercer carril y lo tenemos que estudiar profundamente con personas expertas que nos faciliten su punto de vista. Me parece que si realmente es una solución tan sencilla, mucho más barata, que por lo visto pasamos de cuatro mil que estaban previstos a mil y pico millones de euros me extraña que no se les haya ocurrido a los anteriores. Efectivamente, no será lo mismo, y como no será lo mismo yo ahora mismo no digo que estemos de acuerdo con este cambio. Nos parece que es un perjuicio para Navarra, nos parece que el Partido Popular siempre nos engaña y nos acaba ofertando otra cosa que no es lo que estaba previsto y lamenta que ustedes, señores de UPN, estén de acuerdo con esto. Pero pese a todo lo vamos a estudiar más detenidamente y plantearemos iniciativas si fuera necesario. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádada): Muchas gracias, señora Esporrín. A continuación, por el Grupo Parlamentario Bildu-Nafarroa tiene la palabra el señor Rubio. Cuando quiera.

SR. RUBIO MARTÍNEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, egun on. Eskerrik asko. La verdad que yo estoy en este Parlamento y mire que han pasado cosas, no he visto nada igual a lo que acabamos de ver. No he visto nada igual a lo que acabamos de ver. Bienvenidos a la coordinadora del No. Bienvenidos a la coordinadora del No. En este Parlamento se empezó a hablar de la tercera vía, la primera vez que comentó la tercera vía fue el señor Maiorga Ramírez, y se le dijo que pertenecía a la coordinadora del No.

¿Qué quiere que le diga? O sea, nos alegramos de que se vayan a ahorrar las arcas del Estado el dinero que se van a ahorrar, pero desde luego no entendemos, y espero que me lo explique, el por qué de esa isla de ochenta kilómetros en tren de alta velocidad para pasajeros cuando hay formas de hacerlo mucho más barato. No lo entendemos. Si puede me lo explica, ¿qué intereses tiene UPN y el Gobierno de Navarra para seguir en su locura en esos ochenta kilómetros?

Usted nos ha vendido las bondades de esa tercera vía y sin embargo no nos dice por qué esos ochenta kilómetros no se hacen en tercera vía. Si el tercer hilo es tan beneficioso, ¿por qué siguen empeñados en coger dinero público, venga de donde venga, de Navarra si tiene que pagar esos intereses o de las arcas del Estado, en dinero público, y pasarlo a bolsillos privados?, ¿por qué es el fin último de la locura que pretenden llevar adelante? Locura que pretenden llevar adelante mientras su Gobierno, desde 2011, ha destruido 1.585 puestos de trabajo en la Administración Pública: médicos, bomberos, de policías, de maestros… y el dinero público, ustedes lo van a emplear en hacer ochenta kilómetros de Tren de Alta Velocidad que va a ser una isla. Desde luego, como sigan así, esto va a ser similar al circuito de Los Arcos. Esto tiene pintas de ser similar al Circuito de Los Arcos, solo que va a ser en línea recta, no va a ser circular. Cemento al fin y al cabo.

Sí que tengo algunas preguntas, si no me las responde hoy, como hemos pedido la comparecencia de la señora Barcina, porque entendemos que

esto es grave, es muy grave; se lo preguntaremos también a la señora Barcina. ¿Se ha realizado algún estudio fiable sobre la rentabilidad socioeconómica de esos ochenta kilómetros? Usted ha dicho que se va a reducir tiempo en los viajes de pasajeros. Entendemos que vendrán los pasajeros por el tercer raíl, habrá un by-pass creo que se llama, donde tiene que haber un kilómetro de adaptación de tensiones, las mismas máquinas van a poder adaptarse a las distintas tensiones de la tercera vía y la alta velocidad, ¿Sí? Pues ahora hablamos de Echavacoiz también. Me imagino que esto lo avalarán con datos.

¿Tienen ustedes algún estudio fiable de cuánto cuesta un kilómetro de tercer raíl? y ¿cuánto cuesta un kilómetro de doble vía de alta velocidad solo para viajeros?, ¿qué es lo que pretenden hacer ustedes? Nosotros los tenemos, y nos consta que ustedes también lo tienen, y deben de hacerlo público. Y decir: estos ochenta kilómetros nos van a salir a tanto, cuando podían hacerse por tanto. Pues… no, ya los tenemos, nosotros los tenemos...¿Sí? Pues háganlo público, que igual aumenta la coordinadora del No...

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): ... perdónenme. Esto no es una conversación. Utilicen su turno cuando les corresponda. Adelante, señor Rubio...

SR. RUBIO MARTÍNEZ: ... no se ha hablado nada sobre el proyecto de Echavacoiz. Desde el consorcio del TAP periódicamente tenemos noticias de que se quiere seguir avanzando. ¿Siguen pensando ustedes que eso se va a financiar con nueve mil viviendas. ¿Cómo se va a financiar eso? porque era lo que usted decía, vamos a hacer nueve mil viviendas, las vamos a vender. Lo hacemos. Desde luego, no me lo creo, no se lo cree mi grupo y no se lo cree la sociedad. Y tendrán que explicarlo.

Sobre la fórmula de financiación poco nos ha adelantado, nos ha adelantado lo que ustedes pretenden. Fórmula de financiación, le recuerdo al señor Blanco, al señor Miranda, al señor Miguel Sanz que fueron los que adoptaron esa fórmula de financiación; nosotros en su día dijimos que era perjudicial para Navarra, ahora parece ser que la señora Barcina entiende que es perjudicial para Navarra y quiere otras fórmulas. Ya nos lo explicará ella. Pero ¿qué actitud han visto en el señor Montoro? Ha dicho que están a la espera, creen que será posible que nos salga menos caro a los navarros o que

les salga más caro a los navarros venideros, depende de cómo compute para la deuda.

También se ha dicho, y ya la señora Castillo ha dicho que va a poder venir desde su pueblo sin ruptura. Va a venir por la tercera vía, luego va a cambiar para venir más rápido en Castejón. No sé si sabe lo que está diciendo, pero desde luego puede llegar a resultar que salga más rápido venir por la tercera vía desde Zaragoza que venir por tercera vía hasta Castejón, cambiar e ir los ochenta kilómetros por alta velocidad y volver otra vez y desde luego la conexión con la Y griega vasca. Se plantea seguir con la tercera vía hasta Vitoria lo cual sería razonable. Según el mapa este, eso es lo que va a ser pero quiero que nos lo confirmase, porque era lo que decíamos nosotros hace unos años cuando ustedes pretendían hacernos el Tren de Alta Velocidad. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sábaba): Muchas gracias, señor Rubio. Si me permite antes de dar la palabra al señor Longás, hacemos el cambio en la Presidencia, señor Galilea. Un minuto de receso.

(Se suspende la sesión a las 11 horas y 46 minutos.)

(Se reanuda la sesión a las 11 horas y 47 minutos.)

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Galilea Arazuri): Buenos días, señorías. Vamos a continuar con la sesión. Tiene la palabra el señor Longás.

SR. LONGÁS GARCÍA: Gracias. Señor Consejero y miembros de su equipo. Egun on. Tengo aquí un artículo de una revista, *Economía Aplicada*, prestigiosa en el ámbito académico, de las pocas de referencia que se publican en España, que tiene un artículo de dos expertos que se titula así: *Cuando la economía no importa. Auge y esplendor de la alta velocidad en España.* Y eso es lo que ha presidido toda la historia y por eso nos alegra, señor consejero, nos alegra, aunque, como decía la señora Castillo abordar el tema con seriedad, y siempre lo hemos hecho así, y esto ya estaba previsto, lo que vemos es que, como decía el señor Rubio, es que se están apuntando a la coordinadora del No, porque hay un cambio drástico entre lo que decían hace unos meses y lo que hoy nos ha contado el Consejero.

Y también nos alegra que se haya apresurado a solicitar esta comparecencia a partir de algunos rumores que consistían en decir exactamente lo que ha dicho usted, o sea que tan descaminados no andábamos y se agradece, francamente, señor Consejero, esa deferencia hacia el Parlamento, supongo que para apagar algún fuego antes de que aparezca.

Nos ha hablado de la historia ferroviaria en Navarra y en España, que es muy interesante. Pamplona está llena de hitos ferroviarios, no siempre puestos en valor, como se dice ahora, y ha hablado de la creación de RENFE, la nacionalización de la red ferroviaria y ha dicho, y ha dicho bien, que era debido a que las empresas que estaban arruinadas, ¿sabe por qué? Porque la construcción del ferrocarril en España fue una operación puramente especulativa. Hasta tal punto que un banco, que hace poco ha desaparecido, se llamaba el Banco Español de Crédito, que se llamaba el banco de las tres mentiras: ni era banco, ni era español, ni daba crédito, y era así porque surgió para especular con la creación del ferrocarril.

El que hoy haya un ferrocarril no quiere decir ni que esté bien hecho ni que se haya hecho bien. Y también con la alta velocidad se ha funcionado de la misma manera porque nos ha enseñado usted la Red Europea de Alta Velocidad y no tiene nada que ver con lo que nos han estado vendiendo aquí, ¿eh? Porque no hay más que ver las velocidades. O sea que vamos a poner las cosas en su contexto. Porque nosotros siempre hemos estado por el fomento del ferrocarril y particularmente con el fomento del ferrocarril de mercancías. Y eso está además en documentos de la Unión Europea desde hace muchísimos años, entre otras cosas, porque en la Unión Europea, cuando era la señora Palacio la comisaria del ramo, precisamente, se calculó que la congestión del tráfico por carretera conllevaba costes del 3 por ciento del PIB. Hasta ahí… Ustedes luego dan un salto que no tiene ningún soporte lógico… eso es otra cuestión. Yo personalmente, al margen de mi grupo político, mi postura era sí al Tren de Alta Velocidad con matices, o con prevenciones, luego tal y como se desarrollaron las cosas cambiaron. Yo sí que le puedo contestar al señor Rubio: no se ha hecho un solo análisis coste-beneficio del Tren de Alta Velocidad. Desde luego aquí no se ha hecho. Y los estudios que se han hecho al respecto, todos dicen lo mismo. Y hay mucha bibliografía técnica al respecto.

Entonces, vamos a empezar por ahí. Yo no sé por qué esto se acaba convirtiendo en un fetiche al que hay que adorar, un becerro de oro sin entrar en otras consideraciones.

Se ha hecho un estudio de beneficios en Navarra. No un estudio coste-beneficio ni viabilidad económica en Navarra. Entonces, nos ha planteado una cuestión que nos parece sensata. Que consiste en algo que se estaba reclamando hace tiempo: mejorar la red convencional, introducir el tercer carril… Si eso lo estamos pidiendo desde hace muchísimo tiempo, que no era lo que ustedes decían. Porque de hecho nos plantea… hay algunas conclusiones… la primera y la segunda, completamente de acuerdo: Navarra no puede quedar al margen de la red transeuropea; para conseguir este objetivo es preciso asegurar la construcción de un corredor ferroviario continuo y en ancho europeo…. Continuo y en ancho europeo. Ahora, la tercera no se desprende de las dos primeras: este objetivo se conseguirá a medio plazo mediante la construcción de un tramo de alta velocidad Castejón-Pamplona y otros en la mejora de las existentes. Y le pregunto, ¿Castejón-Pamplona o Castejón-Tafalla? Ya veremos. Porque para empezar, es que el Estado no tiene previsto en mucho tiempo hacer ninguna conexión de alta velocidad Zaragoza con Castejón. Y no tiene previsto en mucho tiempo hacer la conexión de alta velocidad Pamplona con la Y vasca. No, no tiene presupuesto para los próximos años.

Entonces, habla de mejora de tiempo. Vamos a ver, si tenemos un tramo de 80 kilómetros, admitámoslo como hipótesis, no sé si llegarán a ser 80 kilómetros, 70… bueno, digo concediendo que se haga el tramo Tafalla-Pamplona, tal y como se está haciendo el otro tramo, en esa situación ¿hay realmente un ahorro de tiempo respecto a la situación actual, sí? ¿De cuánto, de un minuto? ¿de cinco minutos? Dice: el resto de las regiones está reclamando el TAV. Claro… claro que lo están reclamando… e hipódromos, y lo que se le ocurra, y aeropuertos, y de todo, pero ese no es un argumento.

O ese sea, que no se trata de abandonar polémicas absurdas, –insisto– ¿puede asegurar que se vaya a hacer el tramo Tafalla-Pamplona? Tenemos nuestras dudas. ¿Qué pasa en Pamplona? ¿qué pasa con el bucle ferroviario y qué pasa con la estación, que puede que sea un apeadero? A mí no me

importa… francamente, no creo que sea necesario gastar un dineral en una macro estación de algún arquitecto estrella para que luego tenga goteras en cuatro días. No es algo necesario en absoluto, lo que hay que hacer es algo funcional y adaptado a los medios disponibles.

Se plantea algún desdoblamiento de la vía, cuáles son las mejoras reales de tiempos que se van a obtener haciendo su proyecto. Por esa razón, lo que se ha planteado es precisamente mejorar el trazado existente y abandonar ya ese despropósito porque si ustedes lo están reconociendo, era un despropósito y sigue siendo un despropósito. Vamos a mejorar la red ferroviaria, vamos a impulsar el transporte ferroviario, me parecen muy bien los nudos logísticos, porque además la actividad logística hoy es una actividad económica fundamental, genera valor añadido, supone un porcentaje importante del coste de producción de cualquier empresa industrial muy elevado y es una actividad de futuro, perfectamente, pero ¿qué relación hay entre eso y el proyecto que ustedes tenían de alta velocidad? Es que no la hay. Ustedes se empeñan en establecerla, pero es que no existe. Como es más que dudoso su empeño en decir que la alta velocidad va a transportar mercancías, ¿a dónde? ¿De Pamplona al puerto de Bilbao, a Irún? Ya está. ¿Y justifica eso tamañas inversiones? Esa es la cuestión.

Y el tema del convenio. Hombre, bienvenidos también a la coordinadora del No. Feliz expresión del señor Rubio. La coordinadora del No, -señor García Adanero, digo el conjunto de la expresión, no le voy a robar el copyright-. Quiero decir, que me encanta. Porque es lo que estamos diciendo desde el primer momento, que aquello fue una chapuza. Porque ya veremos si Adif devuelve el dinero y ya veremos qué medios hay para obligar a Adif a retornar ese dinero y ya veremos cuál es el coste final de toda esa operación. Si nos gusta mucho ahora pero… les lleva tiempo, ¿eh? ver la luz. Igual es que, por aquello del hipódromo, cabalgan bien y les cuesta caerse del caballo. A San Pablo le costó menos, pero ¡hombre!... Mientras tanto los disparates ahí están. Esa es la cuestión. Entones, –señor Consejero, con esto termino–, le agradezco que haya venido, de verdad, y como pueden ver, es que no eran tales rumores sino lo que se estaba planteando; lógicamente, no se pueden plantear algunas cosas con demasiado detalle por la debida discreción y respeto, pero es exactamente esto de lo que se hablaba cuando se dio una

rueda de prensa y cuando se presentó la moción que se ha presentado, o sea que seguirá habiendo ocasión de hablar de estas cuestiones. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Galiliea Arazuri): Muchas gracias, señor Longás. A continuación, tiene la palabra el Portavoz del Partido Popular, señor Villanueva.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente. Gracias y buenos días al señor Consejero, al señor Nagore y a la señora Herce. Señor Consejero, yo le agradezco mucho la información que nos ha facilitado en este Parlamento. Hay dos conclusiones muy claras que puede llevarse usted hoy a su departamento: una es que le felicitan por haber visto la luz y la segunda es que el señor Víctor Rubio va a disolver esa coordinadora, porque, como ya no hace falta, como están de acuerdo con el proyecto y, por lo tanto, disolverán la coordinadora. Ya verá cómo no, como seguirán buscando argumentos torticeros para poner pegas a un proyecto que, según lo que le ha entendido yo a usted, en definitiva y dada su importancia lo que busca es adaptarse a los momentos actuales y a las circunstancias económicas de las cuales, además, algo podemos responder como Partido Popular, puesto que tenemos unas obligaciones evidentes a la hora de administrar los recursos a través del Gobierno de España.

Por lo tanto, yo le agradezco las informaciones y tengo que decirle que el Partido Popular está de acuerdo con lo que ustedes plantean y con las conversaciones que están teniendo ustedes con quien corresponde en el Gobierno de España para poder dar satisfacción a un proyecto que, si bien no va a ver culminado o colmadas en todas sus aspiraciones en el medio plazo, no significa que no se tenga que renunciar a ello. Y por lo tanto, todo lo que sea avanzar en la consecución de aquellos objetivos iniciales nos parece positivo.

Desde el punto de vista técnico yo no voy a ser tan osado como algún otro portavoz porque carezco de los conocimientos técnicos suficientes como para hablar de lo que es, de lo que no es, la plataforma, el tercer hilo, etcétera. Pero, en lo que me he podido informar, es evidente, que desde el punto de vista técnico, el tercer hilo, el tercer raíl, da cumplida satisfacción a las necesidades principales de un proyecto de estas características. Especialmente, especialmente, señor Rubio, como paso intermedio y dadas las circunstancias, que ustedes entienden siempre lo que quieren entender,

especialmente por lo que tiene que ver con los pasajeros, pero sobre todo por lo que tiene que ver con las mercancías.

Y es cierto, y usted decía en sus conclusiones, que Navarra no podía quedar al margen de la red transeuropea de transporte ferroviario, y ha hecho usted un análisis de la Historia del Ferrocarril en España y en Navarra, y cuando uno lee esa historia con detalle, enseguida advierte que Navarra en su momento sí perdió oportunidades de desarrollo importantes precisamente por quedarse al margen del nuevo desarrollo industrial que venía aparejado con el ferrocarril.

Por lo tanto,–insisto–, este es un proyecto fundamental, desgraciadamente las circunstancias económicas en las que se encuentra nuestra sociedad y las Administraciones no permiten en estos momentos culminar los proyectos como nos hubiera gustado a algunos. Tengo que decir, con respecto de la financiación, que es verdad que nosotros nos alegramos, al igual que el señor Longás, de la propuesta de modificación del convenio. En su día creo que no fue ni convenio, se llamó protocolo. Y se firmó en el Palacio de Navarra con bonitas fotos, y en fin…se le quiso dar cierta relevancia a la firma cuando vino el ministro José Blanco con el Presidente Miguel Sanz. Yo le tengo que decir a la señora Esporrín que los que no han cumplido con Navarra, como casi siempre, han sido precisamente los gobiernos de Rodríguez Zapatero.

El plan de Álvarez Cascos ya incluía la Alta Velocidad para Navarra, y cuando ustedes llegaron al Gobierno de España, favorecieron, como hacen siempre, a las Comunidades Autónomas que a ustedes les interesa, y desde el Gobierno Central marginaron a Navarra. Y pasaron años hasta que el Gobierno Central decidió tomarse en serio, –o medio en serio– a la vista de la chapuza que se hizo, la alta velocidad en Navarra. Y la prueba es que ustedes plantearon un protocolo y una forma de financiar esta obra que suponía un absoluto dislate y un absoluto mal funcionamiento de lo que significa el convenio económico, porque fue el señor Solbes el que no quiso atender la posibilidad que da el convenio y equiparar a Navarra con el País Vasco, que por cierto, sí lo tiene regulado a través del concierto. Con lo fácil que hubiera sido que, efectivamente, se descontara del convenio anualmente y diéramos tranquilidad a los navarros asegurando el cobro. Cuando ahora, en unas circunstancias de crisis económica que no se existían cuando llegaron ustedes

al Gobierno, resulta que hay que modificar un convenio, o un protocolo o un convenio, como me corregía el señor Zarraluqui, que tiene también sus incidencias jurídicas, que no es tan fácil de modificar y que requiere en cualquier caso unos trámites que, como bien dice, al final llevarán unos meses.

¡Ustedes dejaron Fomento arruinado! A corto plazo, cuatro mil trescientos millones de euros de deuda el señor José Blanco, y un agujero de cuarenta y dos mi millones de euros. Y lo que ocurre es que, evidentemente, claro que no hay garantías ahora, ni para Navarra ni para nadie, claro que no hay garantías, porque ustedes dejaron la caja vacía. La caja vacía. Como todas. También en Fomento. Por lo tanto, no reproche usted ahora al Partido Popular que no cumple sus compromisos con Navarra porque ustedes dejaron simplemente, o firmaron unos compromisos imposibles de cumplir. Y ya está bien de decir lo que no es. Ya está bien de decir lo que no es.

En cualquier caso, y por retomar el asunto, nosotros sabe señor Consejero que le vamos a apoyar y participaremos en lo que sea menester, precisamente para que desde el Ministerio se tenga la sensibilidad suficiente para entender qué significa el convenio y qué posibilidades da para mayor satisfacción de ambas partes. Insisto, creemos que es una obra fundamental. Que uno de los defectos que ha tenido esta obra y estas infraestructuras y esta planificación ha sido precisamente el de la planificación y en cualquier caso, más allá de que lo que usted ha dicho aquí no da cumplida satisfacción al proyecto inicial, reconocemos que son pasos importantes para no dejar a Navarra aislada del resto de Europa y del mundo. Y por lo tanto, nosotros estaremos con lo que ustedes digan siempre y cuando, –como hasta el momento– se sigan haciendo las cosas con sentido común y atendiendo al interés general de los navarros. Nada más y muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Galiliea Arazuri): Muchas gracias, señor Villanueva. A continuación, tiene la palabra la señora De Simón por el Grupo Parlamentario Izquierda-Ezkerra.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Gracias, señor Presidente. Eskerrik asko. Buenos días, egun on. Buenos días, señor Consejero. Muchísimas

gracias por las explicaciones que nos ha dado, y quiero dar la bienvenida también a las dos personas que lo acompañan.

En principio, para nosotros es muy buena noticia, que de 213,9 kilómetros de proyecto de tren de alta velocidad en este momento hayan reducido ustedes el proyecto a 70 kilómetros; que de los dos mil y pico millones de gasto previsto a los tres mil, a los cuatro mil que se ha hablado, ahora hablamos de mil doscientos.

Desde luego esto es una buena noticia. Ahora bien, no terminamos de entender y no vemos ninguna justificación a que ustedes se empeñen en continuar con el proyecto de alta velocidad entre Pamplona y Castejón. Nosotros creemos que hay algo que es evidente y es que el TAV, buque insignia de las inversiones del Gobierno de Navarra, ha sido un auténtico fracaso, un auténtico fiasco. Ya lo advertíamos y así ha sido, una operación ruinosa, y que, además, desde un principio ya estaba condenada al fracaso, a la muerte total o a un replanteamiento, que es lo que ustedes hacen. Un replanteamiento que nos parece interesante, no obstante un replanteamiento parcial y –como le decía– para nosotros no tiene ningún sentido mantener el proyecto de estos setenta kilómetros y le voy a decir por qué. Sigue siendo una sangría para las arcas públicas de Navarra por mucho que no compute el déficit, sigue siendo una sangría porque habrá unos intereses que pagar y, desde luego, para nosotros hay muchísimas prioridades antes que esta cuestión.

Por un lado, la situación de crisis, –como le decía– deslegitima que se destinen estas cantidades de dinero a estas obras. Entendemos que los recursos económicos que se están invirtiendo son de dudosa recepción y desde luego, hay muchas incertidumbres en relación al convenio con el Estado. Usted mismo lo ha reconocido hoy. ¿Tienen algunas previsiones con respecto al nuevo convenio? Esto le pregunto. Insistimos que esos 70 kilómetros siguen careciendo de rentabilidad económica, social y ambiental. Insistimos en lo que hemos insistido siempre: esa inversión tan enorme, tantos daños al territorio, dieciocho millones de euros cada kilómetro o quince millones de euros cada kilómetro, según quién lo calcule, el gran consumo de energía y, desde luego, la mayoría de las redes de alta velocidad del Estado son deficitarias. Usted decía que no, pero le voy a poner dos ejemplos: el AVE entre Toledo, Cuenca y

Albacete fue suspendido a los seis meses de su inauguración con solo nueve viajeros diarios bajo unas previsiones de 1,5 millones de pasajeros anuales**.** Lo que sí fueron reales en este caso fueron los tres mil quinientos millones de inversión y los diecinueve mil euros de gasto diario. A finales de 2011 se inauguró la conexión entre Santiago y Ourense, tres meses de funcionamiento y solamente tenía el 25 por ciento de ocupación y otros ejemplos más. Por lo tanto, la inversión no parece clara

Otra cosa que nos ha preocupado mucho, muchísimo interés de su propuesta, si es que lo he entendido bien…, porque este tramo Castejón-Pamplona o Pamplona-Castejón no parece que se pueda utilizar para el transporte de mercancías; para las mercancías yo he entendido que se utilizaría la vía actual con esa tercera vía que ustedes pretenden construir, que es precisamente la propuesta que hemos hecho nosotros desde un principio. Si no es así, usted me lo desmiente. En todo caso, un tramo de estas características, una inversión tan enorme para que la gente nos ahorremos quince minutos para llegar a Madrid… en fin. ¿Otra localidad? Francamente, no se entiende.

En todo caso, ¿este tramo plantea paradas en estaciones intermedias? Porque si no, tampoco actuaría como tren de cercanías. ¿Cuándo prevé usted que estén listos estos 70 kilómetros? ¿Y qué ocurrirá con la Y griega vasca? Francamente, no terminamos de entenderlo.

Por tanto, felicidades por esa rectificación con respecto a lo previsto. No le felicito porque ustedes contemplen esta modificación a corto-medio plazo dependiendo de la disponibilidad económica, porque nosotros mantenemos que, incluso en las mejores condiciones económicas, no tiene sentido efectuar unas inversiones de tal calado cuando el transporte de mercancías no está garantizado y cuando con una tercera vía, como usted dice, quedaría –y lo ha dicho además el portavoz del Partido Popular– quedaría solucionado el problema. ¿Por qué se empeñan ustedes en algo así? Francamente, yo no lo termino de entender, deben tener algún otro tipo de interés que nosotros no alcanzamos a comprender. Gracias, no obstante, por estar aquí hoy con nosotros.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Galilea Arazuri): Muchas gracias, señora De Simón. A continuación, tiene la palabra el señor Zarraluqui para contestar a la multitud de preguntas que le han planteado.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muchas gracias a todos. Creo que nunca he suscitado tantos parabienes cuando he venido a esta Comisión. La verdad, ya se sabe que cuando a uno le dicen algo positivo es que luego le van a pegar un palo. Es verdad ese bastión.

Sigo insistiendo en que el grupo que dio la rueda de prensa, a pesar de que ahora diga que ya sabían todo, evidentemente, había oído campanas, no sabían si tocaban a muerto, que es lo que pensaban, si tocaban a celebración. Habían oído ciertas campanas pero muy lejanas y sin distinguir cuál era el tono ni la melodía que tocaban.

Empezando por algunas cosillas un poco marginales, un poco folclóricas. Señor Rubio, no estoy en la coordinadora del No, ni del anti-TAV. Ya lo siento, nunca he estado en una coordinadora. Pero desde luego, si lo estuviera, no estaría en la suya, eso se lo aseguro. Porque si usted hubiera nacido en el siglo XIX no tendríamos trenes. Convencido. No habría trenes. También sería un gasto absurdo, inasumible, habría que ir en carreta, qué fantástico, qué ecológico… y hoy estaríamos en carreta. Pues a lo mejor estábamos muy bien pero estaríamos en carreta, o en mula. Yo a eso no me apunto.

Yo donde estoy es en la responsabilidad de gobernar e intento hacerlo con responsabilidad, con realismo, con pragmatismo, con seriedad. Bueno, a lo mejor me equivoco, por supuesto, pero no es mi intención. Yo no sé lo que les vendieron antes, tampoco me puedo hacer responsable de eso. Yo lo que sí tengo que reconocer es que la primera vez que vine a esta comisión con este tema me encontré con algunos errores conceptúales de bulto y algunas ideas un tanto peregrinas por parte de algunos de los presentes. Se hablaba de que… bueno, ya había un primer término que confundía las cosas, cuando se cambió de Tren de Alta Velocidad a Tren de Altas Prestaciones. Yo no entendía de qué se estaba hablando, luego ya me di cuenta de que lo que quería decir era que era lo mismo pero como para mercancías. Pero, claro, esto generaba ciertas ideas un tanto curiosas como que había transportes o trenes de mercancías de alta velocidad. Aquí un Parlamentario –de su grupo,

por cierto– que habló a ver si íbamos a poner trenes de mercancías de alta velocidad, que a ver si yo había visto eso… eso fue lo que preguntó. Hombre, pues no. Ni lo he visto ni lo veré. Porque las mercancías –como se sabe– arrastran un peso que no tiene sentido que vayan en alta velocidad.Otra cosa es que vayan en ancho europeo, que vayan por un trazado bueno, etcétera, pero de eso nada.

Por tanto, he de reconocer que estas cosas han podido generar cierta confusión. Yo, desde luego, les he mostrado mis cartas, se las mostré en septiembre de 2012, señora Esporrín. Usted dice que no me entendió… está registrado, está grabado, hay película… Si quiere molestarse en verla, la verá. Ahórreselo, de verdad, lo dije totalmente seguro, tengo el escrito, me lo han comprobado, lo dije. Por si acaso,a ver si no lo dije, pero lo dije. Puede ser que no lo entendieran en aquel momento. Pero yo he jugado con ustedes con claridad y sinceridad desde el principio.

Que esto le parezca un cambio a peor, ¡hombre!, en una situación a medio plazo puedo comprender y compartir desde mi punto de vista. que esmejor que todo fuera un corredor continuo, pero la realidad, señora Esporrín, y usted me imagino que estará de acuerdo conmigo, que no son tiempos para grandes dispendios. Por tanto, tendremos que conformarnos, realista y pragmáticamente con lo que hay, que es un gran paso adelante, se lo aseguro, que hay otras CCAA que no van a tener ni tercer hilo, y nosotros sí. Y además vamos a tener un tramo dentro de ese corredor, por el que se va a poder circular a más velocidad que los demás por lo tanto creo que es como para alegrarse, para celebrarlo.

Hay una cosa que en otra comparecencia saqué a colación y me parece también que aquí hay algunos grupos que tienen cierta amnesia. Dicen una cosa y porque hablan de estas cosas y no se acuerdan ni de lo que dice su programa político de esta legislatura. Y voy a volver a recordarlo, en concreto al señor Longás, porque ya lo dije una vez, pero es que el programa político de Nafarroa Bai para 2011 dice, le voy a leer: “Navarra necesita un Tren de Altas Prestaciones con conexión a la red transeuropea”. No sé si usted redactó esto, me imagino que no, pero entiendo que usted está en clara discrepancia con el programa del partido al que representa. Me sorprende porque usted no es de

verso suelto, usted siempre vota lo que votan los demás, por tanto, un poquito de coherencia igual vendría bien. Ya que sigo con usted, análisis coste-beneficio. Mire usted, ya he leído yo esa literatura también, la tengo absolutamente leída. De acuerdo, que hay libros que dicen y personas que opinan de que estas cosas nunca compensan en la vida. Probablemente el tren del Canal de la Mancha, que no sé si usted ha pasado, yo sí, tuviera también un análisis coste-beneficio también dudoso, pero se ha realizado. Hay, como en todos los ámbitos de la política, hay ciertos servicios que no resisten el coste-beneficio desde una perspectiva puramente economicista.

Ya sabe usted lo que dicen, dos señores en un globo llegan a un campo y le preguntan a un agricultor ¿sabe usted dónde estamos? Y el agricultor contesta: en un globo. Y le dice uno al otro: este debe ser economista, porque da respuestas precisas que no sirven para nada. Es un chiste de definición de economista.

En cualquier caso, señor Longás, existe un análisis coste-beneficio, realizado por la Comunidad Autónoma Vasca, no sé si usted se enteró, concretamente la Universidad de Deusto. Tenga usted para este análisis de beneficio, que da positivo, se lo adelanto que da muy positivo. Lléaselo. Yo si quiere se lo mando. Tenga usted en cuenta que la inversión en la Comunidad Autónoma Vasca por kilómetro del Tren de Alta Velocidad está como mínimo en cuarenta millones. Yo ceo que va a llegar a cincuenta millones. Lo digo porque en Asturias están también por esa cifra. ¿Sabe usted cómo estamos en Navarra en el famoso tramo de los 70 kilómetros? No llega a diez. Previsiones últimas. No llega diez.

Si en el País Vasco con cuarenta o cincuenta millones euro por kilómetro les sale bien ¿cómo no nos va a salir a nosotros, señor Longás? No necesito mucho más estudio. Para que vamos a encargar un estudio si ya lo han hecho ustedes y muy bien, en el otro lado. Fenomenal lo han hecho fenomenal. Por ahí está el señor Ayerdi que puede certificarlo.

Entonces, si es un despropósito el tramo Pamplona-Castejón, ¡qué diremos de la Y griega vasca! Deben estar ustedes con una coordinadora allá absolutamente espectacular, todo el día manifestándose. Da la casualidad de que el clamor popular, al que tanto aluden en el Parlamento, en el País Vasco se han hecho encuestas al respecto y el 80 por ciento de la población ve

estupendamente que se haga la Y vasca. ¡Fíjese usted el clamor popular lo que dice! Ustedes dicen que hay que obedecer al clamor popular, lo oigo continuamente en el Parlamento, lo repiten una y otra vez: pues el clamor popular en el País Vasco, con esos costes tan bestiales, tengo que decir que es así, cuatro, cinco veces lo que nos va a costar a nosotros el Tren de Alta Velocidad. Hay que decir que el tramo nuestro no tiene túneles, circula por un territorio muy adecuado. Es bastante razonable hacerlo en estas condiciones cuando nos enfrentamos con montanas que hay que atravesar túneles, hay que hacer túneles de veinte kilómetros, pues esto la verdad es que empieza a ser para pensárselo, ¿eh? Pero nuestra situación no es esa, afortunadamente, pues creo que tiene otra perspectiva, reconózcamelo usted, eso son datos ciertos.

Ha hablado antes el señor Rubio de datos, le voy a dar alguno más. Pero, como veo que todavía hay ciertas confusiones y se hablan también de sangría, yo creo que esto es exagerado, pero, en fin, sobre todo cuando no es sangría para la Comunidad Foral. ¿Qué vamos a hacer con el Tren de Alta Velocidad cuándo podemos dedicarlo a otras cosas? Pero es que el Tren de Alta Velocidad va a generar economía. Va a generar economía. Y si no apostamos por generar economía no tendremos servicios, no tendremos Estado de Bienestar. No tendremos nada de lo que por otro lado se reclama. Eso ustedes lo saben perfectamente. Por lo tanto, si no invertimos realmente sino hacemos inversiones en cosas rentables a futuro, mal andaremos, si no creamos economía para el futuro mal andaremos.

Quiero hacer algunas aclaraciones sobre la continuidad. Parece ser que uno viene en el trazado de alta velocidad Madrid-Plasencia de Jalón, que, aunque el nuestro es el Alvia, no es el TAV, se va a una velocidad bastante respetable, más de doscientos por hora. Ahora mismo hay que parar en Plasencia de Jalón y cambiar de ancho. Es una parada que entre la deceleración, el gancho y la aceleración genera un retraso que puede estimarse en un cuarto de hora, diez minutos o un cuarto de hora. Solamente esa operación, pues esa operación ya no se hace. El tren baja de velocidad, es verdad, porque va a entrar en un trazado que no admite velocidades del orden de las que está llevando a cabo entre Madrid y Plasencia de Jalón, pasa a una

velocidad de ciento cuarenta, por ejemplo, que viene a ser una velocidad operativa en ese tramo, y llega a Castejón a ciento cuarenta. Llega a Castejón y no hay cambio de ancho nuevo. No, no, es que es el mismo ancho, la misma máquina y a partir de entonces puede acelerar en un tramo de setenta kilómetros hasta Pamplona, no son ochenta kilómetros hasta Pamplona. El ahorro estimado de tiempo, según el Ministerio, porque yo en esto reconozco que tampoco soy ingeniero de caminos ni experto en ferrocarriles, pero en palabra del Ministerio, veinticinco o treinta minutos; ahorraremos más tiempo cuando se haga el resto pero no está mal. Ahora mismo vamos a Madrid en tres horas y cinco minutos; dos horas y media es un tiempo bastante interesante, que desde luego rivaliza ampliamente con otros medios.

El tren, sinceramente, es probablemente el medio de transporte más ecológico desde el punto de vista de la energía que consume. El problema que tiene es que si hace muchas paradas, entre parar y acelerar gasta más energía. El Tren de Alta Velocidad no puede ser un tren que pare en todas las localidades, habrá otros trenes que paren en todas las localidades. Hay muchos tipos de trenes, hay intercitys trenes que van parando y trenes que no paran tanto.

En estas distancias, les digo por explicarles algunas cosas en las que creo que hay algún error técnico, en estas distancias, lo normal es que los trenes que circulan –vamos a decir alta– por no decir a una alta velocidad, por no decir alta velocidad., es la etimología que empleaba el Ministro Borrell, que en su momento distinguía entre alta velocidad y velocidad alta. Vamos a decir que vamos a ir en velocidad alta. Pues los que estén en velocidad alta lo lógico es que no paren mucho porque de esta manera se ahorra más. El tren lanzado prácticamente no consume, en cuanto coge la velocidad punta ya no consume porque hace falta poquísimo esfuerzo para mantener la velocidad. Por lo tanto, es bastante positivo.

Alguna cosa más que han comentado. El tema de los precios, ya les he adelantado que el coste que creemos estimado en nuestro trayecto Pamplona-Castejón, estamos hablando de menos de diez millones, creo que son nueve y medio. Es lo que nos va a costar. Es verdad que en otros sitios de terreno más accidentado los costes se disparan al doble, no en Navarra. Estoy hablando en general. Pueden llegar a veinte y veintiuno. Ya en sitios extremadamente

complicados como puede ser la Comunidad Autónoma Vasca o como puede ser Asturias están hablando de cuarenta y cincuenta millones. Eso es lo que están anunciando.

En cuanto al tercer carril, aquí realmente como todavía no se ha empezado a construir, estamos hablando de estimaciones, y estamos hablando además de tecnologías, porque depende si se cambia o no la traviesa. Parece que ahora hay una tecnología que permite no cambiar la traviesa, sino que se colocan unos elementos en la propia traviesa y luego el carril encima, pues el ahorro es bastante considerable. Parece que cambiando la traviesa estaría en dos millones y sin cambiar traviesa sería en la mitad. Estos son los datos que yo tengo, pero que –como digo– cuando vea adjudicado un tramo y vea la ejecución y el coste podrá opinar con más razón de ser.

Y bueno, poco más que decirles. Creo que esto que les anuncio es, en definitiva, una buena solución para Navarra. Creo que combinamos la mejora de tiempos a Madrid y hacia Barcelona, que no van a ser cinco minutos, va a ser una mejora de tiempo bastante estimable y bastante interesante para quien quiera desplazarse a un sitio o a otro en cualquiera de los dos sentidos. Vamos a conseguir a través de esta actuación a medio plazo que los trenes de mercancías que circulan por Navarra puedan salir directamente al extranjero. Piensen ustedes por ejemplo en Volkswagen, que pueda exportar directamente en tren que es lo que están reclamando por cierto hacia Europa a través de Irún, –como ha dicho el señor Longás– sus coches y otras salidas como por ejemplo a Barcelona que también se haría de esta forma.

Y finalmente, –me han pasado una nota– que, efectivamente, tiene algún dato que me he olvidado. En la Comunidad Autónoma Vascacomo han podido ver por las diapositivas apuestan decididamente por acabar esta obra de alta velocidad con este coste, están enormemente interesados en realizar la conexión Eltso-Itsaso con nuestra red, una conexión ciertamente costosa, solamente ese ramal puede costar dos millones de los cuatro mil del conjunto. Solamente ese ramal puede costar dos mil millones. Es la apuesta que tiene el Gobierno Vasco, el de ahora y el de antes, los dos, el de antes del Partido Socialista y el de ahora del Partido Nacionalista Vasco. Nosotros estamos realmente por seguir trabajando en esta materia, tenemos un convenio trilateral

entre ellos el ministerio y nosotros. Hemos tenido un par de reuniones con la anterior Administraciónde la Comunidad Autónoma Vasca, y con la actual, y tenemos la idea de acudir a Madrid para examinar las alternativas y para progresar en el diseño de estas alternativas de la manera más correcta, acorde y sensata posible que se pueda plantear.

Pero como les he dicho antes, no renunciamos, lo vemos como un objetivo a largo plazo. No vemos realista pensar en esto en un escenario, –mire usted, por poner un escenario en 2024–. Yo qué sé lo que pasará entonces, dentro de diez años. Pero, bueno, yo creo que en diez años es posible que esto -es una mera presunción- estas cosas no es fácil aventurar nada, pero yo lo veo complicado que en diez años esto se materialice. Pero, sin embargo, lo que estamos trabajando me parece que sí que se puede materializar en ese tiempo y en menos. Y nada más, muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Galilea Arazuri): Muchas gracias, señor Consejero, por sus explicaciones y por la contestación a todos los grupos. Y quiero decirle que no se olvide del suroeste de Navarra, –si le sobra algún trozo de vía–. (Risas) Señor Villanueva, no se enfade tanto que es viernes hoy. Se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 12 horas y 29 minutos.)