TRANSCRIPCIÓN PENDIENTE DE CORRECCIÓN.

BORRADOR PREVIO A LA EDICIÓN DEL DIARIO DE SESIONES

COMISIÓN DE FOMENTO

Sesión celebrada el día 7 de junio de 2013

Orden del día:

– Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar de las consecuencias del deslizamiento producido en la carretera N-121 en las cercanías de los túneles de Belate.
– Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre las actuaciones previstas en el Plan Navarra 2012 inacabadas a 31 de diciembre de 2012 y que el Gobierno pretende finalizar.
– Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para aclarar las dudas suscitadas en torno al proyecto del Tren de Altas Prestaciones e informar sobre su construcción.
– Pregunta sobre las empresas que van a continuar las obras públicas adjudicadas a Azysa Obras y Proyectos, SL, presentada por la Ilma. Sra. D.ª Maite Esporrín Las Heras.

BORRADOR

(Comienza la sesión a las 10 horas y 4 minutos.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar de las consecuencias del deslizamiento producido en la carretera N-121 en las cercanías de los túneles de Belate.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Egun on. Beno, ba hasiko dugu daukagun lan-saio luze hau. Buenos días, bienvenidos, señor Consejero y personas que le acompañan. Vamos a dar comienzo a esta larga mañana con varias comparecencias. Como primer punto del orden del día tenemos una comparecencia solicitada por Bildu-Nafarroa acerca de los deslizamientos acontecidos en el entorno del túnel de Belate. Para dar comienzo a la misma, tiene la palabra el señor Koldo Amezketa, en nombre de Bildu.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Egun on, buenos días, señores Parlamentarios. Buenos días, señor Consejero y acompañantes, gracias por su presencia. En relación con este primer punto del orden del día hay que decir que esta iniciativa se planteó a principios del mes de mayo, una vez ocurridos aquellos deslizamientos. Creo que en su comparecencia del día 17 el señor Consejero nos dio cumplida información sobre lo que, en definitiva, se demanda en estas preguntas. En todo caso, lo único que cabría añadir o actualizar sería dos cosas: en primer lugar, había una petición de detalle de las incidencias, que eso sí que está pendiente de resolver; y, en segundo lugar, nos gustaría saber en qué medida el deslizamiento habido después de la comparecencia sigue dejando válidas las previsiones anteriores o si las modifica. Una duda evidente, que está tenida en cuenta, es que a la vista in situ del lugar, el inicio del deslizamiento está lejos, pero poco, por lo tanto, está cercano, de la antigua carretera. A mí, visualmente, no me da la impresión de que pueda llegar a ocasionar problemas retranqueándose, pero me gustaría saber la opinión técnica del departamento. Y nada más, muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Para contestarle tiene la palabra el señor Zarraluqui.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Gracias, señor Presidente. Buenos días a todos. Volvemos a comentar el tema del túnel de Belate, y, efectivamente, como la otra vez quizás no se trató con la profundidad con la que se demanda

BORRADOR

en este caso, me parece totalmente pertinente y estoy encantado de hacerlo. Ahora tenemos más datos y estamos desarrollando una serie de obras que entiendo que serán de interés de todos ustedes.

En esta primera diapositiva, aunque está un tanto deformada, quizás luego la veamos mejor, se ve la antigua carretera, que es esta de aquí arriba. Esta es la carretera que conduce al túnel, y aquí se ve lo que es la zona afectada por el desprendimiento o deslizamiento que se ha producido en esa zona. Por tanto, sí que hay un cierto peligro teórico de que si las circunstancias climatológicas fueran extraordinariamente adversas y no se hiciera absolutamente nada, podría acabar ocurriendo otro deslizamiento que podría acabar afectando a esa carretera. Afortunadamente, estamos tomando medidas, medidas que luego contaré, que van a consolidar todo aquello y van a evitar esta posibilidad.

Esto es simplemente para localizarlo, aunque yo creo que todos ustedes conocen dónde está. Esta es la boca del túnel, la boca sur, y este es el trazado de la antigua carretera, y, como ven ustedes, esta curva es la zona que está más cercana al deslizamiento. Aquí se ve desde una perspectiva orientada ya en el sentido en el que están las cosas, con el norte hacia arriba, y, por tanto, se ve la zona del deslizamiento, que es esta zona. La foto está un poco oscura, no se puede apreciar muy bien, pero esta es la zona.

No hace falta repetir que los orígenes de este movimiento, como en otros tantos casos que han ocurrido en Navarra –el otro día traje unas gráficas–, han sido las extraordinarias lluvias que hemos tenido, que han generalizado una situación en la cual en zonas arcillosas, arcillas no demasiado consistentes, a base de humedad, humedad, humedad, han ido reblandeciéndose, han entrado en estado plástico y después del estado plástico casi entran en estado líquido. Con lo cual se han deslizado muchas laderas, algunas veces afectando a carreteras, otras veces afectando a campos de cultivo. Ha habido movimientos ciertamente espectaculares, en ese sentido.

Lo que estamos viendo aquí, este corte de terreno, quiere reflejar, con la línea roja, lo que era el perfil natural, bueno, natural no, porque estaba modificado por la mano del hombre al hacer la carretera, pero este era el perfil

BORRADOR

antes del deslizamiento, esto rojo. El perfil actual es esto que estoy señalando aquí. Es decir, toda esta parte de la ladera se ha caído. En esta parte de la ladera hay distintas capas, hay una capa vegetal, hay una capa de arcilla naranja, que es esta primera rayada, que es moderadamente firme nada más, tiene muchas arenas y pocas gravas; luego hay una capa de arcilla marrón, que normalmente es un poco más firme y que se ha venido también abajo, esto no tendría que haber ocurrido; y luego ya hay una capa, que es la que está aguantando, de una arcilla muy dura, muy firme, con arenas y gravas, que resiste bastante bien. Debajo de todo esto está la capa de ofita.

La dimensión del movimiento que ha ocurrido tiene una planta de dos mil ochocientos metros cuadrados, con unas medidas de setenta por cuarenta, y se han movilizado unos ocho mil cuatrocientos metros cúbicos.

De la topografía y sondeos efectuados se puede afirmar que la mayor parte del material movilizado corresponde a la capa de arcilla marrón, que hemos visto antes, que es esta parte de aquí. Como ven, naturalmente, esta tiene un espesor pequeño y es la mayor parte del contenido de la arcilla que ha caído. Tenía un espesor medio de diez metros y se encuentra encima de esta capa gris.

El primer indicio de movimiento fue detectado por el servicio de vigilancia el 13 de abril. Al advertir varias piedras en la cuneta a la altura del punto kilométrico 27,5. El 14 de abril se observó que algunas piedras de la escollera que existía en ese punto se habían movido y algunas habían llegado incluso a caer en la berma y en la cuneta de hormigón, por lo que el personal del servicio de conservación realizó una inspección visual tras observar que había filtraciones de agua, es decir, el agua estaba saliendo por la escollera, se procedió a instalar de forma provisional y preventiva unas barreras de contención que se llaman New Jersey, en este caso en la versión de hormigón, y se cortó al tráfico uno de los tres carriles de circulación existentes con objeto de evitar el riesgo a los usuarios e iniciar una revisión con más detalle.

En la madrugada del día 16 al miércoles día 17 se produjo un deslizamiento de tierra y piedra, que es lo que podemos ver aquí. Ven ustedes aquí las barreras de contención, las New Jersey que he mencionado un poco antes, que alcanzó la calzada llegando a ocupar parte del arcén y el carril que

ya estaba previamente cortado al tráfico. La barrera New Jersey evitó que los deslizamientos llegaran a ocupar los dos carriles habilitados para la circulación, por lo que se pudo mantener el tráfico en ambos sentidos de circulación debidamente balizados y con las correspondientes limitaciones y restricciones.

El día 29 de abril –esta es otra foto de lo mismo– se produce un nuevo y gran desprendimiento que ocupa toda la calzada. Como se ve aquí, estos eran los dos carriles que estaban habilitados, aquí están las New Jersey, en esta esquinita, y, como ven, las ha echado para delante. Un nuevo y gran desprendimiento que ocupa toda la calzada y que obliga a cortar la circulación completamente desviando el tráfico por la antigua carretera del puerto de Belate.

El 30 de abril conseguimos que se declaren de emergencia las obras de retirada y desprendimiento y estabilización de talud, y se inician simultáneamente la retirada de tierras deslizadas y los estudios y sondeos necesarios para concretar la solución de estabilización definitiva. Aquí vemos otras fotos del mismo deslizamiento, son los antiguos New Jersey, se ve cómo se los ha llevado por delante. En esta foto se ve mucho mejor. Esta es la antigua escollera, que ya estaba superada, estas son las New Jersey, y aquí se ve cómo el desprendimiento alcanza una gran cota en el monte.

No les hablo del procedimiento de declaración de emergencia, lo hablamos el otro día y, por brevedad, lo omito.

En cualquier caso, los trabajos de reparación se pusieron en marcha desde el mismo día 2 de mayo. El 2 de mayo empiezan las obras y se instalan unas pantallas mucho más grandes, de hormigón, en forma de “ele” porque si hay un posterior deslizamiento, esto tiene mucha más resistencia que las New Jersey que hemos visto antes, con la intención de recuperar cuanto antes el tráfico. Como ven, aquí está la pala intentando trabajar, intentando retirar material de esta zona. Esto es el día 7 de mayo, estas son las barreras que comentaba antes, en forma de “ele”, por dentro, que, además, están afianzadas con una serie de rocas provenientes de la antigua escollera. El día 8 de mayo, ante el potencial de riesgo que implica mantener el tráfico en los dos sentidos por todo el puerto de Belate, se adopta la decisión, una vez instaladas estas barreras de contención, de abrir un carril en dirección norte y dejar el puerto

BORRADOR

para circular en dirección sur, de manera que no se cruzasen los vehículos en el puerto continuamente, con el peligro sobre todo por las maniobras que tienen que hacer los camiones al dar los giros en las curvas.

El día 18 de mayo tenemos una extraordinaria lluvia que alcanza sesenta litros por metro cuadrado, exactamente aquí, que produce un nuevo desprendimiento por encima del anterior y que obliga a cerrar el carril habilitado en sentido Irun, en sentido norte, volviendo a desviar el tráfico en ambos sentidos por el puerto. El día 27 de mayo, una vez que hemos limpiado todo, reabrimos el tráfico nuevamente en dirección norte.

Desde el día 17 de abril, anteriormente al 27 de mayo, se han estado una serie de trabajos de retirada de tierra, acondicionamiento de servicios, etcétera, pero vamos a ir a lo esencial.

A la vista del peligro que el progresivo desprendimiento de la zona afectada podría generar en la carretera y una vez realizados los sondeos correspondientes, se decide desarrollar un trabajo, que ya se ha iniciado, de instalación de micropilotes en la parte alta del desprendimiento. Estos micropilotes son unas piezas de hormigón en forma de columna que se hincan en el suelo. Van a tener una profundidad variable, pero, aproximadamente, unos veinte o veintisiete metros para hincarse hasta la zona firme, haciendo una barrera de más o menos ciento veinte metros cuadrados, con la intención de contener toda esa ladera desde arriba y que no se siga desmoronando. Además, esos micropilotes van anclados y tensados con una serie de sirgas a material rocoso firme, de manera que tampoco se muevan en el sentido de poder volcar. Y, finalmente, sus cabezas se atan con una viga de hormigón, para darle ya total rigidez al sistema. Esta es una obra importante y necesaria porque con esto aseguramos que no vuelve a haber nuevos desprendimientos, y eso es esencial.

Posteriormente, se va a desarrollar una obra en la parte más baja de drenaje, de canalización y de reconstrucción. Aquí están las máquinas instalando los pilotes, están clavando en estos momentos, como pueden ver ustedes, y posteriormente, en la parte de abajo, se van a hacer unas obras de reperfilar el talud y volver a reconstruir una escollera en la parte más baja para contener lo que pudiera caer, que ya entendemos que no va a ser demasiado.

BORRADOR

Toda esta obra tiene un coste aproximado de un millón de euros, y va a ejecutarse a lo largo de un plazo que oscilará en torno al mes y medio más o menos. Ya hemos empezado, esperemos tener la obra finalizada dentro de ese período, ya prácticamente para el mes de julio. Eso no quiere decir que no abramos antes la carretera al tráfico en ambos sentidos. De hecho, si el tiempo acompaña mínimamente, que creo que será así, tenemos expectativas de abrir la carretera en un plazo relativamente breve, en cualquier caso, en estos primeros quince días del mes de junio. No sabemos todavía cómo, porque dependerá de la marcha de las obras y un poco de las sensaciones que dé la ladera. Tenemos instalados unos inclinómetros que miden el movimiento de las laderas, ahora mismo no parece que haya movimiento, pero, claro, puede ocurrir otra tormenta tremenda en esa misma zona y que haya algún movimiento más. Vamos a verlo, estamos tomando las suficientes medidas de seguridad para evitar que esto ocurra. Y, como digo, las expectativas son positivas en el sentido de abrir enseguida la carretera.

Finalmente, debo decirles que también adoptamos en su momento, el día 24 de mayo, la resolución de proceder al arreglo de la antigua carretera del puerto. Estas obras se van a iniciar creo que la semana que viene, posiblemente, con lo cual intentaremos dejar esa carretera que ha sido afectada, lógicamente, por este desvío, por el intenso tráfico de camiones, de manera importante, en condiciones para volver a circular normalmente lo antes posible. Nada más, gracias, y quedo sometido a sus preguntas.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Eskerrik asko, Kontseilari jauna. Muchas gracias, señor Consejero. Orain, Parlamentarien txanda. Hasteko, Bildu taldearen izenean, Koldo Amezketa jauna. Ahora, tienen la palabra el resto de grupos parlamentarios, y, para empezar, el señor Koldo Amezketa.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Muchas gracias, señor Consejero. No entro a valorar técnicamente las propuestas, en principio parece que ese cosido vertical, que, en definitiva, es de lo que se trata, un cosido vertical a base de pilotes, con grandes masas, que tendría que ser piedra de escollera o piedra semi para poder amarrar todo aquello, es correcto. Pero, bueno, no quiero

BORRADOR

entrar en lo técnico porque sobradamente tienen que saber ustedes cómo hacerlo.

Lo primero que quiero hacer es recordarle que había una petición de detalle histórico de las incidencias en esta vía, porque, claro, en este momento ese es el fondo del asunto. Lo otro, que se pueda arreglar cuanto antes, los plazos dados a la vista de lo que era... Una de las cosas que me llamó la atención, y lo ví con agua, lloviendo, es que la base de lo que ha quedado es lo más parecido a un tobogán. Cuando uno lo mira dice: esto es un tobogán. Con lo cual, efectivamente, el deslizamiento ha tenido que ser sencillo. Son causas, efectivamente, naturales contra las que lo único que se puede hacer es intentar resolver cuanto antes el daño causado. Estamos conformes con las propuestas que están haciendo, con los plazos que se están planteando, pero hay que volver la vista atrás.

Esta es una vía de tráfico fundamental en el ensamblaje de Navarra, afecta a una zona que ha sufrido una tradicional marginación, no solo en cuanto a vías de comunicación, que también, y en los años de esta Administración al final se ha podido llevar a cabo algo que lleva docenas de años de demora, el arreglo de esas carreteras, que se ha hecho de tal forma que, después de arreglada la Nacional 121, sigue teniendo importantes consecuencias periódicamente, que motivan en uno u otro sitio problemas de tráfico, de comunicación entre los ciudadanos, y unas consecuencias económicas supongo que importantes en la medida en que canalizan una parte del tráfico de mercancías muy importante. Yo lo que pediría es, además de esa información que está solicitada, y con base en la cual estaría toda esta explicación que ahora estoy haciendo, que creo que es momento de hacer una revisión global de esa comunicación, del conjunto, desde la misma salida de Sorauren hasta el final, para ver cuáles son los puntos débiles que están marcados a lo largo de los años perfectamente y buscar soluciones que sean definitivas. Y me alegro mucho de que se esté procediendo ya a la reparación de la carretera vieja, algo que yo le recordaba hace quince días. Una vez que se quede resuelto este problema, hágase algo con la vieja, porque cualquier día vuelve a ser absolutamente necesario e imprescindible.

BORRADOR

Insisto, le solicito nuevamente esa información que ha faltado. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Eskerrik asko, Amezketa jauna. En nombre de UPN, tiene la palabra la señora Castillo.

SRA CASTILLO FLORISTÁN: Gracias, señor Presidente. Bienvenidos, señor Consejero, señor Nagore y señora Herce. Bien, señores de Bildu, ustedes están legitimados para utilizar el cauce parlamentario de debate que crean conveniente, pero esta comparecencia, a juicio de este grupo, era más propia de una petición por escrito. Como usted ha dicho, se estaban pidiendo una serie de incidencias a más largo plazo, pero para ustedes siempre es mejor sembrar dudas, crear alarma y plantear comparecencias porque, desde luego, una comparecencia siempre tiene más repercusión mediática que una pregunta por escrito. Y ustedes, obviamente, necesitan más púlpitos, y lo utilizan. No están legitimados y estamos encantados de que el departamento les conteste como hace siempre, con la aseveración y la constatación de lo que está haciendo que, como usted mismo ha reconocido, es lo que se tiene que hacer.

En cuanto a las causas del deslizamiento, yo creo que hemos coincidido todos, es el sumatorio de la pluviometría excesiva que ha existido durante todo este tiempo, un agua que nadie preveía que iba a existir. Desde luego, hasta la fecha no tenemos una consejería del tiempo, porque, si no, también le echaríamos la culpa al no acierto de la consejería, pero la naturaleza es algo vivo y obra en las infraestructuras, y este es un ejemplo. Y eso, unido a la existencia de esas arcillas, como ha comentado el propio Consejero, que están además entre dos rocas importantes, producen este deslizamiento.

Ante esto, ¿qué se ha hecho? Ha quedado muy claro que el departamento ha actuado con dos medidas: por lado, la preventiva, que se refiere sobre todo al acondicionamiento o la estabilización de las obras, pero también a cortar el tráfico el menor tiempo posible, siempre en beneficio de la seguridad de las personas; y, por otro lado, la ejecución de las medidas de emergencia obvias en una gestión responsable, que son la de la aplicación de la Ley de Contratos en lo referido a las actuaciones que se pueden llevar por vía de emergencia, cuando no se tiene que tener en cuenta ni el presupuesto,

es decir, el presupuesto está abierto para lo que se necesite en una obra de este tipo, de consolidación y de seguridad en el tráfico, y, además, la celeridad en el tiempo, que eso, como ustedes conocen, se produce en el trámite de urgencia.

Les han hablado ya de las soluciones que se están dando, y nos alegramos de que ustedes reconozcan que esas soluciones son las óptimas en cuanto a señalización, a la colocación de catas, a protecciones, a inclinómetros que nos digan cómo va evolucionando esa obra. Y se ha dado incluso un calendario. Como les digo, no tenemos un departamento dedicado al tiempo, y, por lo tanto, no podemos asegurar más allá de lo que creemos que vaya a ocurrir, que es que la climatología vaya a mejorar y se podrá, como ha dicho el señor Consejero, cumplir esos plazos, tanto en la consolidación de la obra, que serían de tres meses, como en la apertura del tráfico, que sería hacia la primera quincena de julio si todo va bien.

Entonces, les habrá quedado claro, señores de Bildu, que la actuación en el Departamento de Fomento, algo de lo que se alegra, obviamente, este grupo, ha sido una actuación con celeridad en la respuesta. Desde que cayó la primera piedra se ha estado ahí para ver cómo evolucionaba el deslizamiento y cómo podía afectar al tráfico y a la propia obra. Ha habido una gestión responsable con los instrumentos normativos que se tenían que utilizar para esta cuestión, y, sobre todo, ha habido algo muy importante, que es la anteposición de la seguridad de los usuarios a los recursos económicos, de los que ustedes saben perfectamente que no andamos precisamente muy sobrados. Se ha antepuesto esto ante cualquier otra cuestión. Vamos, igualito que hacen ustedes donde gobiernan. Ayer mismo fui a mirar lo que hacen en otros sitios donde gobiernan, como en Rentería. Me dirán: es otra obra. Pero fíjense qué aplicación de gestión responsable tienen ustedes donde gobiernan. El Diario Vasco, de ayer, hablando de Errenteria, como digo: “Según ha denunciado la portavoz municipal del PNV, Maite Peña, el Gobierno local, de Bildu, ha decidido recubrir el suelo de las piscinas de Fanderia con un líquido antideslizante, solución que critican los concejales del PNV por no ser suficiente y, sobre todo, por no ser una solución definitiva. Peña acusó al Gobierno de Bildu de adoptar una medida de parcheo en un tema muy

importante, como es la seguridad de niños y adultos, e instó al Gobierno a acometer la obra definitiva con recursos propios municipales. Dice que el mantenimiento de las instalaciones municipales es un tema muy importante por estar en riesgo, sobre todo, la seguridad de personas y que los temas municipales no se pueden gestionar de mala manera, con parcheos y queriendo ahorrar dinero." Eso es lo que ustedes hacen donde gobiernan, chapuzas, y aquí vienen pidiendo explicaciones de lo que se está haciendo ahora y de lo que se ha hecho hasta el momento, como ven, todo con gestión responsable y, desde luego, sin chapuzas y obteniendo los recursos de la mejor manera posible con la escasez que todos ustedes saben que tenemos por consignación presupuestaria. Muchísimas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias, señora Castillo. Nafar Sozialisten izenean, Esporrín andereak badu hitza. En nombre de Socialistas de Navarra, la señora Esporrín tiene la palabra.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Muchas gracias, Presidente, y buenos días, señorías, y todos los que nos acompañan en esta mañana. También quiero dar la bienvenida al señor Zarraluqui y al equipo que le acompaña. Yo no les voy a hacer alabanzas, que para eso ya está la señora Castillo, para decir lo bien que trabajan y lo rápido que lo hacen, con lo cual únicamente quiero decir que, efectivamente, se ha podido trabajar rápido, pero ante un derrumbe que está cortando la carretera es que no queda otro remedio. Entendemos que tiene que ser así, y cualquier equipo de gobierno que hubiera estado habría tomado esa decisión de celeridad, cuanto menos en la actuación. Estamos de acuerdo en parte de lo que se ha hecho. Lo único que nos llama la atención, es que, bueno, el primer derrumbe, lógicamente, sorprende a todos, y la climatología es la causa fundamental de todo lo que ha sucedido, además de la composición de los terrenos, como se ha comentado, el segundo derrumbe te puede pillar también de sorpresa, pero tener que esperar a un tercer derrumbe para tomar una decisión definitiva nos parece, cuando menos, una falta de previsión. Una falta de previsión de una solución que se podía haber tomado anteriormente porque la consistencia del terreno yo creo que es la misma desde el primero y seguramente el arreglo del primero al segundo pues

ahora ha sido dinero tirado a la basura, y del segundo al tercero, efectivamente, las obras que se empezaron a hacer, también.

Así que, en cualquier caso, estamos de acuerdo en que se trabaje, lógicamente, como no puede ser de otra manera, pero, desde luego, nos parece que la decisión definitiva se debiera haber tomado con anterioridad. Y también tengo que decir que estamos de acuerdo en que se arregle la antigua carretera del puerto, y más a la vista de la utilización que se le está dando y del mal estado en que se encuentra. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias a usted, señora Esporrín. Aralar-NaBairen izenean, Txentxo Jiménez, zurea da hitza.

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: Bai, egun on. La verdad, señor Consejero, es que con la intervención que ha hecho la portavoz de su grupo le dejaría a usted sin trabajo casi, si todo lo hiciésemos por escrito, y, además, sin algo más importante, que es la repercusión mediática, porque si algo está demostrado y tenemos comprobado la oposición es que cada comparecencia de un Consejero o Consejera supone una página de periódico para él y un trocito de columna para todo los grupos de la oposición. Por lo tanto, no es buena recomendación la que le ha hecho a usted la representante de su grupo.

Bromas aparte, que no es broma, que es una realidad, en este tema hay dos asuntos para nuestro grupo. Si llueve de forma excepcional y eso tiene unas consecuencias excepcionales imprevisibles, pues qué le vamos a hacer. Por desgracia, este tipo de hechos ocurren, la inversa también, es decir si llevara seis meses sin llover estaríamos preocupados por otras situaciones y en otras zonas, y, por lo tanto, es una realidad a la que hay que hacer frente y de lo que se trata es de ser ágiles y corregir aquellas situaciones que se generan lo antes posible e intentar, además, que la forma de actuar en situaciones de este tipo sea democrática. Y ¿por qué? Porque, claro, todos sabemos que que se corte la N-121A de Belate es un problema importante que requiere actuaciones inmediatas porque con siete mil, ocho mil, nueve mil vehículos diarios a ver quién la mantiene cerrada, pero es que estas consecuencias de las lluvias tienen otros efectos menores que afectan a pequeños núcleos de población y que no se actúa. El otro día desde Roncal decían que todavía están pendientes de que se les atienda los problemas que les generaron las

inundaciones de octubre del año pasado. Ya sé que puede ser de la CHE o puede ser del Gobierno de Navarra, pero todavía están esperando que las consecuencias de las inundaciones de octubre del año pasado se les arreglen. Por lo tanto, quiero decir que esas realidades sean democráticas y que cuando afectan a un tráfico muy pesado y potente, como es la 121, hay que actuar con rapidez, pero también en otros casos que afectan a zonas con menos capacidad de presencia y de poder presionar.

Y el tema de fondo en este caso es qué está pasando con la 121ª. Ese es el problema. ¿Por qué la 121A desde su construcción les está dando a esta Comunidad y a esta Administración tantos problemas? Ese es el tema de fondo, más allá de que esto tenga una relación directa o indirecta. Yo me imagino que cuando se construye una carretera como esta se tienen que hacer los estudios correspondientes del terreno, de las laderas, se tienen que tomar las medidas preventivas, contemplar que en un momento dado puede llover, etcétera, que puede haber deslizamientos, si, dependiendo de qué tipo de capas haya debajo, hay que hacer sujeciones o no hay que hacer sujeciones, pero incluso independientemente de estos deslizamientos, con esta carretera no damos una a derechas. Por ejemplo, los túneles. Los túneles de Belate nos han dado más trabajo que todos los demás túneles de Navarra juntos, que ha supuesto cerrar la circulación en esos tramos más que en todo el resto de túneles de Navarra juntos. Entonces, lo que queremos saber es qué problema tenemos con la 121ª y si este problema derivan –yo no encuentro otra explicación– de una mala ejecución de la obra, de una mala ejecución del proyecto o, si no es del proyecto, de la ejecución del proyecto. Incluso podría decir por qué en aquellos tiempos en que sí había mucho dinero y había un Gobierno espléndido en el gasto, y podríamos poner encima de la mesa muchos proyectos que ahora están absolutamente cuestionados y que en aquellos tiempos se hacían con mucha alegría, en esta carretera fueron tan rácanos en el sentido de que, siendo conscientes que era una comunicación directa con Europa y que soportaba un nivel de tráfico como el que soporta en estos momentos, nueve mil vehículos, de los cuales más de dos mil son pesados, no se abordaron planteamientos más globales, más de futuro, como puede ser el desdoblamiento de los túneles, por ejemplo, incluso el

desdoblamiento de la calzada en muchos sitios. Y ahora la realidad es que esta carretera se ha arreglado, no totalmente, sigue habiendo algunos tramos donde todavía está pendiente ejecutar, con el arreglo, lógicamente, se ha potenciado su uso, ha crecido el tráfico, lógicamente es más directa que la autovía de Andoain, y tenemos problemas continuos. Y ese es el asunto, que en vez de resolver un problema que teníamos antes de que se hiciese toda la obra de remodelación de esta carretera, con la obra de remodelación se nos ha generado un problema igual o mayor, porque el incremento del volumen de tráfico, unido a una solución no adecuada y a los problemas que está generando la ejecución de esa solución, hace que tengamos un problema serio en la 121ª, que va a quedar ahí colgado hasta que nos planteemos tener que abordarlo como una vía de gran capacidad, que es lo que es, y darle una solución definitiva.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Eskerrik asko, Jiménez jauna. En nombre de Populares del Parlamento de Navarra tiene la palabra el señor Eloy Villanueva.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente. Seré muy breve. Gracias al señor Consejero y a las personas que le acompañan. Intervengo para agradecer la información que ha facilitado en esta Cámara. Efectivamente, se trata de una serie de incidentes en la N-121 como consecuencia de unas circunstancias absolutamente excepcionales y, a nuestro juicio, la actuación del departamento ha sido, efectivamente, diligente, como no podía ser de otra manera, en este caso, además, tratándose de una vía fundamental para Navarra y de gran capacidad. Por lo tanto, nosotros por ahora nos damos por satisfechos por las explicaciones que han facilitado ustedes, y esperamos y confiamos en que, además de cumplir los plazos, las soluciones que aquí nos ha presentado sean unas soluciones definitivas y evitemos en el futuro problemas similares más allá de las circunstancias climatológicas, como parece que ha sido en este caso. Nada más y muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias a usted, señor Villanueva. Izquierda-Ezquerraren izenean, Txema Mauleon Jaunak baduzu hitza.

BORRADOR

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: Eskerrik asko, Lehendakari jauna. Egun on guztioi. Buenos días a todos y a todas. Intervendré muy brevemente, porque se ha dicho ya lo fundamental. Efectivamente, se ha actuado como se tenía que actuar, lo más rápidamente posible, y esperemos que de la forma más eficaz. Yo creo que, efectivamente, la reflexión de fondo es la que hacían el señor Jiménez y el señor Amezketa, que la zona a la que se accede por esa carretera es probablemente la zona más importante de Navarra que no tiene un acceso por vía de gran capacidad, porque el resto de grandes zonas de Navarra prácticamente todas tienen acceso por una autovía o por la autopista, y, sin embargo, esta zona en concreto es probablemente la zona de Navarra más importante que queda fuera del acceso a través de una vía de gran capacidad. También se ha señalado muchas veces, y, de hecho, eso ha provocado muchas quejas de vecinos de esa zona, de alcaldes de esa zona, que en los últimos años ha habido bastantes incidentes, sea en los túneles, sea en otras zonas, que, desde luego, como es lógico, generan un malestar y una serie de inconvenientes que es preciso reconocer y admitir. Y ante esa cuestión cabe responder como se ha hecho con toda lógica por los representantes de la zona, que es pidiendo la máxima seguridad y planes alternativos de funcionamiento cuando este tipo de cosas se producen. En todo caso, a nosotros también nos parece absolutamente lógico que se haga un análisis global, precisamente por esas continuas incidencias, de cara a que a medio plazo podamos dar una solución definitiva que lleve a que esta zona no tenga estos continuos problemas.

A mí finalmente me gustaría plantear dos cuestiones. Una es si, efectivamente, se tiene previsto, por así decirlo, hacer un análisis global de esta vía para ver si son precisas soluciones más definitivas; y la otra gran cuestión, que, de alguna forma, quedó pendiente en la anterior comparecencia, en la ya se nos informó de que aproximadamente podemos estar hablando de en torno a los veinte millones de euros de coste del conjunto de obras que hay que hacer como consecuencia de problemas generados por las intensas lluvias, es conocer qué sistema de financiación se va a utilizar. ¿Qué nos preocupa? Que estos veinte millones se detraigan de otras obras de inversión previstas para este año. Por tanto, nos gustaría conocer si, finalmente, se va a

BORRADOR

lograr esa solicitud que ha habido de poder endeudarse de manera extraordinaria por esa cantidad y, en caso contrario, si para abordar estas obras no va a ser posible endeudarse por encima de los límites establecidos, qué otras partidas van a verse afectadas y, por tanto, qué obras se van a dejar de hacer como consecuencia de tener que abordar los problemas más urgentes provocados por las intensas lluvias. Yo creo que esa también es una cuestión importante para que sepamos qué inversiones de las que estaban previstas este año se van a dejar de hacer como consecuencia de esto, si es que va a ser así. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias a usted. Ahora, para responder a las dudas o cuestiones que se han planteado, tiene la palabra el señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): En primer lugar, quiero pedir disculpas al señor Amezketa por no haberme referido a la última parte de la pregunta. En cualquier caso, en la documentación que le hemos entregado viene la relación, y ahora se la comentaré.

Gracias a todos por sus comentarios, sus exigencias y críticas. La verdad es que nos estimulan y nos ayudan a mejorar, y, por lo tanto, son bien recibidas. Y cuando hay halagos, soy absolutamente sincero, lo que hacemos es trasladarlo directamente al personal responsable de hacer bien las cosas, que no somos nosotros, que son nuestros subalternos, a los cuales puntualmente informamos cuando se dice que se han hecho cosas bien y les decimos que nos han dicho los Parlamentarios que qué bien habéis hecho las cosas. Por lo tanto, esa reflexión será trasladada a esta gente, que yo creo que son un personal fantástico.

Voy a empezar con una pequeña reflexión general. No me voy a extender mucho, pero algún comentario tengo que hacer. Respecto a lo que ha comentado el señor Jiménez sobre que las actuaciones tienen que ser más democráticas, la verdad es que me llama mucho la atención, sobre todo el calificativo de democráticas. Yo no sé si quiere usted decir que se repartan mejor en el tiempo entre todos. Me imagino que a eso se referirá. Entiendo que no estará pidiendo que se decidan por consenso ni por referéndum. Quizás usted no estuvo el otro día en la anterior comparecencia, una comparecencia a

BORRADOR

petición del señor Amezketa, en la que expuse yo creo que con bastante detalle la programación que en esos momentos podíamos dar sobre el conjunto de obras que tenemos que abordar, más de ciento cincuenta actuaciones en toda Navarra, y que las hemos calendarizado, las hemos propuesto también, lógicamente, priorizando las más importantes sobre las menos importantes. Y con la tranquilidad de que no hay ninguna carretera cortada en Navarra y de que prácticamente no ha habido cortes. A pesar de todas las incidencias, los cortes han sido mínimos. Y ahora mismo, le aseguro a usted que por el Valle del Roncal se puede circular sin ningún problema. Otra cosa es que queden cosas pendientes, que, efectivamente, pueden ser de carreteras o pueden ser de otro departamento, no lo se, en este momento no lo se, pero la tranquilidad es que se puede circular por toda Navarra sin ningún tipo de problema.

En cuanto a las cuestiones que se han comentado de los problemas de la 121ª, yo diría que, exceptuando este último problema, que está en los aledaños del túnel, que es este famoso desprendimiento, que, por cierto, era una ladera que llevaba impecable diecinueve años, desde que se construyó –este año ha sido un año excepcional, efectivamente–, quitando esto, casi todos los problemas estaban en el túnel. No en la 121A como eje, sino que han estado en el túnel, esa es la realidad. Y ¿por qué han estado en el túnel? Están ustedes preguntando por una obra cuyo proyecto se remonta a hace más de veinte años y cuya construcción se empezó hace más o menos unos veinte años. Me resulta difícil responderles a esto, pero, en cualquier caso, lo que quiero es darles algunos apuntes para que entiendan cuál es el origen de los problemas. En primer lugar, este fue el primer gran túnel que se hizo en Navarra. Hasta ese momento había pequeños túneles. De hecho, a partir del túnel de Belate se empezaron otra serie de túneles que, afortunadamente, todos disfrutamos y que además se han hecho correctamente. En este caso, por las circunstancias que fueran, porque no se hicieron suficientes perforaciones para analizar el terreno, no lo se, no conozco la obra, seguramente hubo defectos de construcción, vamos, seguro que hubo defectos de construcción. Tan seguro como que exigimos a la empresa constructora una indemnización por los daños que nos habían producido, que resultó al final en un proceso judicial, gracias al cual esta empresa tuvo que desembolsarnos diez

millones de euros más los intereses correspondientes de muchos años, que, al final, prácticamente eran unos doce millones de euros como indemnización por todos los daños producidos. O sea que seguro que hubo muchos problemas. Yo la verdad es que no me leí la sentencia, más que la parte final, no leí el detalle de todo lo que había ocurrido porque era una historia muy larga y probablemente muy extensa para dedicarme a leerla. En cualquier caso, hay que reconocer que fue así.

La serie de reparaciones más importantes las ven ustedes aquí. Ya desde que se inauguró, que prácticamente fue en el 97, en el 98, en el 99, en el 2000 hubo una serie de desconchones, se cayeron pedazos, aproximadamente de este tamaño, que generaron alarma porque, lógicamente, se acababa de inaugurar el túnel y que se empezaran a caer trozos del techo resultaba un tanto chocante.

Luego hubo desprendimientos más importantes, hubo ejecuciones de una contrabóveda, que fue una obra muy importante. Hubo también reparaciones de bóveda en el 2007. Y en el 2011, el último gran incidente en el túnel ya no fue por causa de la obra, sino por causa de un incendio fortuito, con un camión que se incendió y que afectó al túnel y hubo que cortarlo durante un cierto tiempo, prácticamente dos meses y algo de tiempo, para conseguir hacer las reparaciones.

Yo no sé si la 121A debe desdoblarse como autovía o no. Hasta ese punto todavía no estoy tan seguro. No sé si tiene ese nivel de exigencia como para hacerlo. Lo que sí que creo, y a mí me preocupa personalmente, es el tráfico de camiones tan alto que soporta. Y ese tráfico tan alto que soporta es porque es la única vía gratuita hacia la frontera. Y los camiones la escogen fundamentalmente por esta razón. Habrá otros que van a la zona, pero la verdad es que ese es el problema que tiene. Si esto tuviese un pequeño peaje para camiones, estoy seguro que gran parte del tráfico iría por otros sitios. Al que le resultase más corto, lógicamente iría por aquí, pero otros se ahorrarían el viaje por el puerto de Belate. Y por ahí van nuestras reflexiones a futuro.

Es verdad que tenemos que desdoblar los túneles. Es un objetivo obligatorio derivado de la normativa europea. Y lo haremos. No, desde luego, en esta legislatura, pero lo haremos en su momento. No les quepa la menor

BORRADOR

duda. Estamos convencidos de que hay que hacerlo, por el procedimiento que sea, a lo mejor por concesión y cobrando peaje para pasar el túnel, no lo se, pero habrá que hacerlo seguro, porque es una obligación a la que nos lleva la Unión Europea y entendemos que tenemos que hacerla.

En cuanto al desdoblamiento del resto de la carretera, la verdad es que esta es una carretera en la que ya hacer los tres carriles en su momento ya fue una obra muy complicada desde el punto de vista ambiental, porque la zona que atraviesa, que todos ustedes conocen, es una zona muy delicada ambientalmente, con muchas pendientes. Cualquier ampliación exige hacer unos taludes enormes y esto es un problema. Yo creo que si en algún momento se pudiera reducir el número de camiones y estuviera debidamente justificado por el tráfico, no habría más remedio que hacerlo, claro, por supuesto que sí, pero yo personalmente pienso que todavía no es ese el momento.

Y en cuanto lo que ha comentado la señora Esporrín, quizás me gustaría aclarar una cosa, porque veo que está confundida. Ha afirmado que tuvimos que esperar al tercer derrumbe para hacer algo. Quiero aclarar que el segundo derrumbe, que fue el grande... Ha dicho eso creo, ¿no? Más o menos creo que sí. Digo que con el segundo derrumbe, que fue el grande, lo que nos dedicamos a hacer hasta el tercer derrumbe fue toda una serie de trabajos técnicos, de análisis, de sondeos del suelo para conocer cuáles eran los estratos y conocer cuál era la solución que se podía dar finalmente a eso. El intervalo entre el segundo y el tercer derrumbe fueron diez días, o sea que realmente no es que el tercer derrumbe nos obligara, es que necesitamos ese tiempo para hacer un proyecto que, lógicamente, requiere un análisis previo. Ven ustedes aquí los pilotes. Se me ha olvidado comentar antes, esta es la antigua carretera del puerto, y estamos clavando estos pilotes en zona firme, los estamos atirantando contra la ofita y vamos a atar las cabezas aquí arriba. Lógicamente, la parte que va a quedar de empujeo va a sujetar toda esta zona y, por lo tanto, esparemos que los empujes para abajo ya no resulten, pero esto es, lógicamente, consecuencia de una labor de estudio técnico, necesario, que requiere un mínimo de días. Esto no se puede iniciar a tontas y a locas. Hay que hacerlo suficientemente analizado y documentado. Le aseguro que los

técnicos del departamento, que, en definitiva, son los que están detrás de esta solución, el mérito no es mío, es de ellos, tienen el mayor interés en hacerlo bien y han puesto toda la diligencia que tienen para hacerlo bien. Por lo tanto, quería aclararle que en absoluto puedo aceptar que diga esta cuestión. Y nada más.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias, señor Zarraluqui.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre las actuaciones previstas en el Plan Navarra 2012 inacabadas a 31 de diciembre de 2012 y que el Gobierno pretende finalizar.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Pasamos al segundo punto del orden del día, que versará sobre el seguimiento de las actuaciones prioritarias recogidas en el Plan Navarra 2012 a 31 de diciembre de 2012. Como ha sido solicitado por el señor Amezketa, tiene usted la palabra.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Zarraluqui, lo que yo pedía, en relación con el punto anterior, era el detalle de las incidencias habidas en el tramo 121A, desde el desvío de Ventas de Arraiz hasta la 121B, que hayan ocasionado cortes de tráfico, tal, pero en la documentación que nos han entregado, veo cosas referidas al 2012, al Plan Navarra, a ferrocarril, no he visto otra cosa. No nos han entregado documentación en relación con esto.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Ah, ¿no? Perdón, pensaba que...

SR. AMEZKETA DÍAZ: Era por aclarar, nada más.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Es que, como han sacado fotocopias, pensaba que habían sacado fotocopias de todo. Pero si tiene interés...

SR. AMEZKETA DÍAZ: Aclarado. Sí, claro, tengo interés en conocerlo.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Quiero decir que se lo mando, vamos.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Perfecto. Entonces, entrando en la materia, hay una obsesión aquí en relación con Bildu bastante importante. Efectivamente, el

BORRADOR

Gobierno de Navarra no tiene departamento para saber cuándo va a llover y cuándo no, pero algunos nos acordamos mucho y mal. De la pertinaz sequía no nos vengan ustedes ahora, señora Castillo, con la pertinaz humedad, que nos recuerda casi a lo mismo. Pero un departamento para hacer publicidad, propaganda, con todo lo que conlleva de engaño parece que sí que hay. El Plan Navarra 2012 tiene su origen, primero, en unas elecciones en 2007 a partir de las cuales el Partido Socialista negocia, o hace por lo menos como que negocia, un intento de Gobierno con otras fuerzas de izquierda, recibe órdenes, las que sean, y hace el péndulo. Y en ese péndulo se va directamente a acuerdos importantes de mucho calado con el Gobierno, que era UPN y CDN. Y de esos acuerdos surgen una serie de iniciativas conjuntas, esta, el Plan Navarra 2012, amparado por ambos pero, como se explicitaba en su presentación, también por Comisiones Obreras, también por UGT y también por la CEN. Surgen acuerdos presupuestarios, surgen propuestas como la Fundación Moderna... Por cierto, mirando papeles y viendo que el responsable del Plan Navarra 2012 hasta finales del año 2011 es la misma persona que el responsable que el Plan Moderna, uno empieza a temblar, qué quiere que le diga. Se hace un debate parlamentario, en el que se invita al resto de las fuerzas políticas a sumarse, es decir, un debate parlamentario en el que viene todo cocinado y con un resultado previsto, y en el que el resto de las fuerzas políticas estimamos más adecuado, más importante o más sensato no sumarnos a aquella propuesta que entendimos que era absolutamente descabellada.

Los argumentos del Gobierno fueron: un plan con duración definida hasta el 31 de diciembre de 2011, para que el día 1 de enero de 2012 podamos decir: “todo esto hemos hecho”; con cuatro mil quinientos ocho millones de inversión, con una serie de actuaciones prioritarias, noventa; con el cien por cien, palabras textuales del Consejero de Economía y Hacienda; con el cien por cien de la financiación garantizada, además, de una forma sostenible, que no iba a tensionar para nada los futuros presupuestos del Gobierno de Navarra. Insisto, palabras textuales. Los demás dijimos que no nos lo creíamos, tuvimos que oír de todo, se nos acusó una vez más de ser la banda del no. Bueno, pues el Gobierno, en información expresa que yo solicité hace unos meses, me

contesta diciendo que ha dado por finalizado el Plan Navarra 2012. Este es el momento de balance, es lo que se ha pedido, y ahora la palabra es de ustedes para hacer ese balance del Plan Navarra 2012. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Eskerrik asko, Amezketa Jauna. Señor Consejero, su turno.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días a todos otra vez. Yo no he venido a debatir sobre el Plan Navarra 2012, porque realmente es un Plan del Gobierno, es un Plan del Parlamento. En lo que en mí afecta puedo dar cuenta de las actuaciones que corresponden al Departamento de Fomento, no tanto así de lo que corresponde a los demás. Tampoco estaba yo en aquel momento, ni siquiera en la función pública, por lo tanto, difícilmente puedo dar alguna explicación sobre lo que ocurrió. Usted, al parecer, sí que lo vivió. Lo que me ha llamado la atención, en cualquier caso, es que en el debate parlamentario consiguiente de aprobación de este plan, se aprobó por 36 votos a favor y 14 abstenciones y ningún voto en contra. Claro, yo no sabía esto, y realmente me he llevado una gran sorpresa, porque, realmente, después de oírles a ustedes en el Parlamento hablar frecuentemente de los males del Plan Navarra 2012 y de los desastres de inversiones que en él se contenían, la verdad es que estuvieron un poco tibios en su día a la hora de manifestar su voto a favor o en contra del mismo. No sé, yo esa abstención casi la considero un apoyo tibio a ese plan. Ahora, por lo tanto, no sé, me sorprende, pero ya digo que yo desconocía este tema. A raíz de esta comparecencia, que le agradezco, porque me ha servido para ilustrarme por lo menos de esta cosa, pues me ha sorprendido muchísimo.

Ya entrando en materia, usted hace varias preguntas a las que voy a intentar responder, lógicamente, desde la óptica del Departamento de Fomento, del que soy Consejero. Primero pregunta sobre el listado de actuaciones inacabadas a 31 de diciembre de 2012 que el Gobierno de Navarra pretende finalizar, la evaluación económica del importe pendiente y calendario de ejecución. Un poco como aperitivo, para abrir boca, estas son las actuaciones prioritarias en el año 2012, a lo largo de los cuatro trimestres del año, la inversión realizada, puestos de trabajo, veo que hay un total de 131

BORRADOR

millones que se ejecutaron en este período. En cuanto a las actuaciones prioritarias, por capítulos, en los dos últimos trimestres de 2012, aquí vienen reflejadas las cifras también en miles de euros, no me voy a detener en leérselas, más que 20,43 millones en el tercer trimestre y 40,76 en el cuarto.

En cuanto a las actuaciones correspondientes al Departamento de Fomento, del que me encargo yo, les diré que en la parte de vivienda ha habido a una actuación de promoción por Vinsa de 2.500 de VPO, con una inversión prevista de 224 millones, en 2012 se ejecutaron 211.787; una serie de inversiones en polígonos industriales, la mayor parte de las cuales se han ido ejecutando prácticamente calcadas, con una pequeña diferencia, sobre todo, y luego lo comentaremos, en la ampliación del polígono industrial de Rocaforte-Sangüesa, las demás están prácticamente calcadas.

En cuanto a red de carreteras, estaba, por un lado, el Plan de Aceleración de Carreteras, que contaba con veintinueve actuaciones, en las que casi está calcado el resultado. Hay dos correspondientes a la autovía del Pirineo, en las que he detectado algún error. Estos datos son del decimoquinto informe de seguimiento del plan, que seguramente ustedes conocen. Sigue habiendo un error parcialmente corregido en lo que se refiere a la línea autovía del Pirineo-Venta de Judas-Yesa, que motivó en su momento una pregunta coral por parte del Parlamentario Manuel Ayerdi. Hay una actuación que no se ha ejecutado, que es la de túneles de Erro y Mezkiritz. Y en cuanto a la conexión de la autovía del Camino A12 con Logroño, estaba prevista para diciembre de 2012 una inversión de 8.510.000 euros y en ese momento está consignado el informe en 6.266.000. Esta cuestión también ha sido tratada en diversas ocasiones a raíz de preguntas formuladas por el señor Galilea y que hemos tenido oportunidad de contestar.

En cuanto al tren de alta velocidad, queda un conjunto de actuaciones previstas. Había una inversión calculada de 135,35 millones, para diciembre de 2012. Aquí se plasma una inversión realizada de 11.357.000, que también es errónea, luego comentaré por qué. Realmente en diciembre 2012 estábamos en 25 millones.

BORRADOR

Ciudad del Transporte de Pamplona, calcada en la tercera y en la cuarta fase. Área logística de Tudela, también calcada. Otras áreas logísticas, igual. Ciudad aeroportuaria, no había previsión en estas fechas.

Como conclusión, en lo que se refiere al Departamento de Fomento, veintidós actuaciones prioritarias previstas; veintiuna ejecutadas; una pendiente de ejecutar, que son los túneles de Erro y Mezkiritz;, catorce actuaciones con una actuación ajustada de la inversión prevista; una con una inversión superior a la prevista, que era un desvío de tres millones en la autovía A-21, Yesa-límite con Navarra; tres actuaciones con algo menos de inversión de la prevista, en el caso de Vinsa hay un pequeño desvío hacia abajo, en el Plan de Carreteras mínimo, tercera fase de la CTP, de la Ciudad de Transporte de Pamplona mínimo también; y luego tres actuaciones que sí que tienen mucha menos inversión de la prevista, como es la ampliación del polígono de Rocaforte-Sangüesa, la conexión de la A-12 y el TAV, que ahora explicaré. Aquí habla de 11,4 y vuelvo a decir que es un error de cuantificación.

En cuanto a la actuación en el tren de alta velocidad, aquí les planteo el cuadro de lo que se ha ejecutado. Probablemente el Departamento de Economía y Hacienda no ha considerado algunos capítulos que sí forman parte de la inversión y que justifican este error de apreciación en cuanto a la inversión realizada. Realmente estamos en 24 millones de euros de inversión real en diciembre de 2012.

En cuanto a las inacabadas, en el caso la ampliación del polígono Rocaforte- Sangüesa se decidió paralizar la obra a la vista de la escasa demanda de parcelas, a la espera de se produjera esa demanda, como hemos hecho en algún otro polígono industrial, por cierto, en los que estamos actuando ahora con un nuevo criterio, que es que se comunica una demanda de una empresa en concreto por parte de un Ayuntamiento y se ejecuta exclusivamente la obra necesaria para habilitar la parcela, para dar servicio a la parcela que dicha industria precise, porque de otra manera estamos invirtiendo muchos recursos, se han invertido muchos recursos en la ejecución de áreas industriales y realmente tenemos muchas parcelas vacías en estos momentos.

En cuanto a la conexión con la A-12, está en ejecución. Ya tuvimos oportunidad de destacar cómo esta obra ha visto ralentizado su ritmo de

trabajo. De una previsión de finalización en 2012, que era lo que inicialmente estaba previsto, se ha ido pasando progresivamente en el tiempo a un calendario de ejecución que finaliza en 2015. Y, aunque no he tenido todavía la oportunidad de ir a verlas, tengo previsto hacerlo en este mes, creo que las obras ahora van a muy buen ritmo, otra cosa nos dirá el señor Galilea, seguramente, pero creo que es así.

En cualquier caso, este año pensamos cumplir el objetivo de la cantidad asignada y, por lo tanto, digamos que en ese sentido parece que el Estado si que va a cumplir con ese último calendario, al menos en lo que tenemos previsto.

En cuanto a los túneles de Erro y Mezkiritz, se están haciendo estudios ambientales. En este momento no hay previsión de ejecutar esta obra por una simple razón de escasez presupuestaria para hacerlo, lo cual no quiere decir que no tengamos la intención de hacerlo.

En cuanto a los mecanismos de información, yo no sé si he entendido esta pregunta, realmente, y lo siento si no ha sido así, les diré que hay unos cauces de información. Naturalmente, el servicio de comunicación del Gobierno de Navarra emite unas notas de prensa que están recogidas en la página web, hay unos informes de seguimiento de todo este conjunto de actuaciones que, como he comentado antes, estos informes ya van por el número quince. Por otro lado, el organismo responsable de este seguimiento es la Dirección General de Política Económica y Empresarial del Gobierno de Navarra, de la que seguramente pueden ustedes pedir cualquier tipo de información más amplia de la que yo les he podido dar. Y luego, lógicamente, dentro de cada departamento conocen las tripas de cada una de las líneas que componen este Plan, y, por tanto, si tienen ustedes alguna duda a ese respecto, como han hecho en este caso, no tienen más que pedirlo por escrito, hacer comparecer al Consejero, lo que a ustedes les parezca para tener la información, naturalmente.

¿Actuaciones que no se tiene previsto acometer? Ninguna. Realmente, no está descartada ninguna. Eso sí, están aplazadas sin fecha dos, una que es la ampliación del polígono Rocaforte-Sangüesa, que ya lo he comentado. En su momento, cuando vaya habiendo demanda, se irá obrando, y los túneles de

BORRADOR

Erro y Mezkiritz, que no tenemos en este momento fecha de ejecución, lo cual no quiere decir que no preveamos acometer, que es algo diferente.

Y nada más. Con esto espero haber contestado a sus preguntas y, si no, me someto a cualquier ampliación que pueda precisar. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Gracias a usted, señor Consejero. Orain, talde guztien txanda. Hasteko, Bilduren izenean, Amezketa jauna.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, pues el Gobierno no quiere entrar a fondo en el resultado del Plan Navarra 2012. La petición que yo hacía era: “por todo ello se solicita la comparecencia al Consejero de Fomento, salvo que el Gobierno determine otro responsable, con el fin de informar, por lo menos de los siguientes puntos”. Y los siguientes puntos no se refieren a ningún departamento del Gobierno, se refieren al Plan Navarra 2012. Pero, bueno, puesto que, como ya me ha advertido en el anterior punto la señora Castillo, articularé nuevamente el mecanismo suficiente para que el Gobierno venga a hacer balance y a rendir cuentas del resultado del Plan Navarra 2012. Porque, bueno, eso que hemos visto por ahí, efectivamente, eso son datos, pero hay dos elementos de comparación. Uno previsto, otro realizado. Oiga, es que no tiene absolutamente nada que ver con lo previsto en el plan. Repito: absolutamente nada que ver con lo previsto en el Plan. Porque la suma de ese “previsto” que ustedes nos enseñan creo que son 2.150 millones, o algo así, de los cuales dicen: ya hemos hecho 2.009 millones, porque la suma del previsto son 2.100, dos mil y pico, y ya hemos hecho 2.009. ¿Qué más quieren ustedes? Pues queremos saber dónde está el resto hasta los 4.508. ¿Qué ha pasado con eso? Eso es lo que queremos saber. Y ese es el balance final.

Efectivamente, hubo abstenciones. Le voy a leer una cosa: “Estamos poniendo este mecanismo en marcha conscientemente para que el resto de partidos políticos de esta Cámara puedan sumarse al mismo.” Y el resto son los catorce votos que no se sumaron. ¿Le parece a usted poco rotunda esa respuesta a la invitación? Oiga, que no nos sumamos a su invitación, que no comulgamos con este plan que ustedes traen cocinado, aprobado y listo para echar a andar. Que no nos sumamos. Más rotunda no puede ser la respuesta.

BORRADOR

En el mismo resultado. Claro, si usted se ha leído el resto del debate, que supongo que sí, porque no creo que haya ido solo a la línea esa, habrá visto cuáles son las posiciones de todos los grupos presentes entonces en el Parlamento y ausentes de la combinación, o coalición, o como le queramos llamar, Gobierno-PSN.

El resultado lo dijimos entonces: oiga, esto es una broma, esto son engaños y mentiras. Y ahora al cabo no de cuatro años, sino de cinco, porque una de las primeras cosas que hizo el Gobierno fue ampliar el plazo en un 25 por ciento –primer engaño–, vemos lo que hay. Se ha hecho el 44,5 por ciento del proyecto, del plan, de los 4.508 millones. Se iba a generar casi todo el empleo del mundo. En ese periodo de tiempo, desde junio de 2008 hasta 31 de diciembre de 2012, el desempleo se ha incrementado en Navarra en el 228,5 por ciento. El plan ha generado, entre otras cosas, una deuda importantísima, de la cual estamos pagando ahora las consecuencias. Unos peajes en la sombra... Es curioso esto, casi la única partida, de las de entidad, que incrementa su costo es la de los peajes en la sombra. Resulta al final un 10, un 15 por ciento superior a la previsión. Tengo los números exactos. Ese plan es, entre otras cosas, una de las causas del desastre actual. Pero, claro, estamos hablando de lo que se iba a hacer y no se hizo. Túneles de Mezkiritz, oiga, si usted se ha leído lo que dice que se ha leído, recordará lo que tuvimos que oír porque nosotros no respaldábamos que se hiciesen los túneles de Mezkiritz, que, por cierto, ahí aparece con una cifra que me ha llamado mucho la atención porque me parece que la cifra con la que aparece ahí es de 80 millones redontos. Ochenta millones de euros, esa es la dotación en el Plan de Navarra 2012 para los túneles de Mezkiritz. Ochenta millones de euros, exactamente. Claro, a base de quitar y de quitar, al año y medio de vender el plan el Gobierno le había quitado el 50 por ciento. Esto no, esto tampoco, esto tampoco. Y luego podemos ir hablando, si quieren, de las cosas que sí se han hecho. El Arena, una rémora para muchos años, el circuito de los Arcos, otra rémora para muchos años. Algunas de las dotaciones necesarias de tipo social están a menos del 25 por ciento de su rendimiento, porque después de terminarse no se pueden poner al rendimiento cien por cien porque los costos

de manutención rebasan la posibilidad y la capacidad. Aquí hay para dar y tomar.

Actuaciones en construcción, ahora, aún, hace dos meses. Me parece que son doce actuaciones en construcción diecisiete meses después de que tendría que estar terminado, pero treinta y tres actuaciones desestimadas. Y por eso el balance es: ustedes lo único que hicieron fue vender humo, y cuando digo ustedes me refiero al Gobierno de UPN, en aquel caso con las colaboraciones importantes que ya he citado, y ahora no quieren, no saben, no contestan, a la hora de hacer el balance final. No se preocupen porque lo vamos a acabar haciendo.

Es un plan que se hizo con una absoluta falta de análisis, de diagnósticos previos, de estudios justificativos, de viabilidad económica, de procedimientos de evaluación posterior, sin absolutamente ningún rigor, pero, eso sí, 4.508 millones de pesetas. Y no me resisto a leer textualmente –si las encuentro– las palabras del señor Consejero en aquel momento: “4.500 son los millones de euros que supone el Plan Navarra, siendo el mayor esfuerzo inversor. El cien por cien de la financiación del plan está garantizado”. El séptimo número de los que él decía. El cien por cien de la inversión del plan está garantizado. Oigan, ¿quieren ustedes mentira, engaño, fraude más grande que ese? Y ya sé que usted no tiene la culpa ni la responsabilidad, que usted no estaba allí, pero eso no nos vale. Todos ustedes son una parte de aquel mismo Gobierno. Insisto, el fraude más importante que se ha hecho durante muchos años, y con unas consecuencias absolutamente nefastas. Y yo me estoy acordando nuevamente de todo lo que tuvimos que oír entonces. Porque claro, uno llega a la conclusión de decir: oiga, ustedes hacen las cosas tan mal, sin estudios, sin nada, ¿solo para provocar? ¿Para que otros digamos que eso no vale y entonces poder acusarnos de ser el batallón del no y todas esas cosas que nos suelen decir? Uno a veces tiene la sospecha de que las cosas pueden ir por ese camino, pero, al final, si luego resulta que a la hora de explicar lo mal que lo hacemos, lo único que se le ocurre a la señora Castillo es buscar el ejemplo que ha puesto de las piscinas de Renteria... Aquí estamos hablando de cosas un poquito más serias, más gordas y muchísimo más importantes que les afectan directamente a ustedes. Pues o busque mejor o, si

no, no lo debemos estar haciendo tan mal cuando no ha sido capaz de encontrar algo más importante que eso. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Señora Castillo, su turno. Ahora sí.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Gracias, señor Presidente. Y perdone, porque no tenía por qué haber contestado. Tiene usted razón.

Una aclaración previa en concreto a la señora Esporrín: mal andaríamos los portavoces de UPN si estuviéramos en desacuerdo con el Departamento de Fomento del Gobierno de Navarra, que es de nuestro mismo signo político. Muy mal andaríamos en UPN, eso me lo va a reconocer. Así que el que esta portavoz crea que la gestión es buena es algo lógico, si, además, efectivamente, así lo es.

Y, señor Jiménez, en consecuencia con lo anterior –no está, pero es igual–, esta portavoz está encantada de que el Departamento de Fomento y su Consejero aparezcan todos los días en el periódico, sobre todo porque dan noticias siempre coherentes y muy capaces de dar respuesta a la gestión que se está realizando. Y no solo por lo que haga UPN o lo que haga el señor Consejero del Gobierno de Navarra, sino, como él ha dicho, porque detrás hay muchas personas en ese departamento que están haciendo las cosas francamente bien, y eso a nosotros nos congratula. Y sobre todo nos parece muy bien que la ciudadanía, por medio de la propia voz del Consejero, conozca los datos de manera inmediata, a través de comparecencias. Mi queja era únicamente en cuanto al debate parlamentario, a que hay formas de llevarlo por otros sitios y así se lo he explicado anteriormente al señor Amezketa, que me ha entendido a la perfección por lo que me ha contestado ahora.

Quiero repetir un poco que lo que ha dicho el señor Consejero con el Plan Navarra 2012. Es que no hubo ningún voto en contra, señor Amezketa. Y usted puede decir que se abstuvieron, pero todos entendemos que la abstención tiene un sentido positivo, de confianza. Sí, no me diga que no, porque eso es así. Si tan malo era, ¿por qué no votaron claramente en contra? Si siempre tienen tan claro que UPN y el Gobierno de UPN nunca cumplimos las previsiones, es que tendrían que haber votado en contra. Si son el único grupo político que es capaz de hacer análisis, estudios, informes, planes de

viabilidad, los demás no lo hacemos, ¿por qué entonces no lo apoyaron? No es coherente lo que usted está diciendo.

Y en relación con la pregunta que ha hecho, o a la comparecencia que ha pedido, como se le ha dicho, y hará bien en seguir mis consejos, diríjase al departamento que tiene encomendada la gestión del Plan Navarra 2012, como del Plan Moderna, que no les gusta nada. Es el Departamento de Economía. Por parte del Departamento de Fomento ya ha visto que los datos son claros, pero la gestión corresponde al Departamento de Economía. Hágalo y no habrá ningún problema. Y se informará y, además, se dará cuenta de cómo es la gestión de un plan que está llamado a tener una serie de incidencias a lo largo de los años que se van desarrollando. A veces no es culpa del Gobierno que está gestionando, porque interfieren otras cuestiones: plazos que en algunos de los casos están en Convenios con el Estado, subidas del IVA, dos veces, hemos pasado del 16 al 21. Y, claro, es que las obras son algo vivo, y hay que acomodarlas. Y podemos hacer un estudio y un plan de viabilidad fantástico y maravilloso, pero no me diga usted que donde ustedes también gobiernan no se han encontrado, por ejemplo, con una unidad de obra nueva, con un exceso de medición, porque, sinceramente, esta portavoz no se lo cree. Es que eso existe en las obras. Y, por lo tanto, en el caso concreto de las inversiones... Porque, además, la valoración no es política. No se decide si esa unidad de obra nueva está justificada o no por parte de los políticos, lo deciden los técnicos. No lo hacemos al albur. Y entonces están muy justificadas y se aprueban o no por el Gobierno y el departamento al que le toca hacerlo.

Pero es que, además, ustedes me vuelven a poner otra vez en la tesitura. He dado el dato de ayer mismo, por ser el más cercano, de Renteria, pero es que podemos dar muchos, porque ustedes están pidiendo continuamente planes de viabilidad, estudios, impactos medioambientales, de todo, pero ¿qué están haciendo ustedes en la Barranca, por ejemplo, con el tema de la recogida de basura?, ¿qué planes han tenido allí? ¿Qué estudio han llevado a cabo para que el noventa y tantos por ciento de la población esté en contra de ese sistema de recuperación de basura? Ni siquiera han planificado cómo tiene que terminar siendo recogida esa basura, porque la llevan a Funes y el alcalde de Funes ya les ha dicho que no va a coger ni un kilo más de

basura porque ya no es posible. Entonces, vamos a ser todos un poco leales con nosotros mismos y no vamos a exigir a los demás lo que no hacemos. ¿De acuerdo? Vamos a exigir que todos tengamos planes de estudio, de viabilidad para los proyectos que empezamos, porque, efectivamente, todos estamos trabajando con dinero público y, por lo tanto, la población tiene derecho a conocer cómo se gestiona ese dinero público y, además, tenemos obligación de responderle, pero lecciones, señor Amezketa, no van a ser ustedes quienes nos las den a nosotros, dentro, efectivamente, del respeto que tenemos por su opción política en los ámbitos que ustedes conocen, pero lecciones de gestión no nos van a dar. Y, como ha dicho el señor Consejero, pida las comparecencias que hagan falta, que nosotros estaremos encantados, pero, además, también se pueden seguir los medios, la página web del Gobierno de Navarra para ver en concreto, si tanto le interesa, cómo se ha llevado a cabo el Plan Navarra 2012, en concreto en Fomento y en otras cuestiones, como hacen la mayoría de los ciudadanos o de las personas que tienen interés por conocer cómo va la evolución del Plan Navarra 2012. Pero es que usted no tiene ningún interés, usted parte de una idea preconcebida de que aquí todo se hace mal, y entonces eso es muy difícil de rebatir, sin ninguna duda.

Para terminar, pregunte donde tiene que preguntar. No obstante, se le contestará siempre, como se ha hecho, y este grupo estará muy de acuerdo en que esto sea así. Muchísimas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Gracias a usted. En nombre de socialistas de Navarra, Nafar Sozialisten izenean, Maite Esporrín.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Muchas gracias, Presidente. Yo, como veo que ha cambiado la sistemática de las Comisiones y que ahora en este punto podemos comentar temas de la anterior, también voy a comentar alguno. Sencillamente, no hemos dicho que no se haya hecho nada en el derrumbe, quizás me he expresado mal. Lo que quería decir es que no se había hecho nada definitivo hasta el tercer derrumbe, no que no se había hecho nada, que eso realmente es absurdo y no lo he dicho, y si lo he dicho no lo quería decir. Yo creo que no lo he dicho, sino que no se había hecho nada definitivo.

Y también tengo que decirle a la señora Castillo que yo entiendo que son del mismo color político y que, lógicamente, el equipo de UPN tiene que apoyar

al equipo de Gobierno, pero todos cometemos errores, a veces por culpa de uno mismo y a veces por circunstancias ajenas, con lo cual yo creo que el grupo UPN no tiene que ensalzar de esa manera todo lo que hace el Gobierno, porque habrá cuestiones que no se hagan bien, y, como digo, no siempre por su culpa, ojo, sino por circunstancias ajenas. O sea, que no es para alabar todo, sin más.

En cuanto al Plan Navarra 2012 que estamos comentando en este punto, quiero aclararle una cuestión al señor Amezketa, porque a mí me ha sorprendido lo que ha dicho de que si hubo un intento de Gobierno con otros grupos, que luego se desechó por otras cuestiones. Pero en absoluto tiene que ver este Plan Navarra 2012 con aquello. Igual usted tiene una información privilegiada que yo desconozco, pero en la medida del conocimiento que nosotros tenemos, esto es un plan que se pactó con el equipo de Gobierno, con la única y exclusiva intención de dinamizar la actividad económica de nuestra Comunidad. Y este plan fue muy posterior a la formación del Gobierno de Navarra en aquellas elecciones. Por tanto, para nada tiene que ver. Según el conocimiento que yo tengo. Si tiene usted más, pues no lo sé, igual nos tiene que dar usted una explicación, pero la información que tenemos nosotros es que es un plan posterior que se hizo con el objetivo de dinamizar la economía cuando ya se empezaban a ver problemas.

Y, aunque ya se ha dicho, también quiero insistir en algo, señor Amezketa, porque dice que ustedes son de la banda del no. Es que en aquel momento no fueron ni de la banda del no, porque si hubieran sido de la banda del no, ahora podría decir: “ya dijimos que iba a ir mal”. Pero no, es que se abstuvieron, con lo cual alguna virtud le verían a aquel plan. Yo entiendo que eran muchísimos los proyectos previstos en aquellas obras y que, al final, a veces surgen dificultades que hacen que todos no se pueden llevar a cabo. Pero sí que es verdad que nosotros no compartimos toda la gestión, como se ha dicho, de todos los proyectos, y entiendo que algunos que no se han llevado a cabo no ha sido por responsabilidad únicamente del equipo de Gobierno, sino que la gestión, a fin de cuentas, la han hecho UPN y el equipo de Gobierno de UPN. Nosotros pactamos los proyectos que en principio se consideraban buenos pero no todos se han llevado a cabo, y no todos se han llevado a cabo

de una manera satisfactoria. Y en muchas ocasiones se ha invertido un dinero que yo entiendo que no se tenía que haber invertido cuando no había una previsión más afianzada de este proyecto, y ahora me referiré a cuál.

Y en cuanto a la información que nos ha pasado, siempre le halago la información que nos trae porque suele ser muy exhaustiva y muy buena con los datos de los puntos que estamos tratando de Fomento, pero en esta ocasión la veo un poquito escasa, sobre todo en relación con el decimoquinto informe, que es el último que hemos tenido, que se hizo en diciembre de 2012, que sí que hay una información mucho más exhaustiva. Me puede decir: ya la tienen en el informe, y, efectivamente, así es, pero parece que en este nos fijamos en lo bueno y hay mucho más malo que no se dice en esta información que ustedes nos dan hoy. Quiero decir que hay mucho más malo que aquí no se contempla.

Y por criticar algunos proyectos, no todo lo que se da por finalizado está finalizado, según nuestro criterio, y en cuanto a las inversiones que se han hecho, podemos criticar algunas. Por ejemplo, los cubos de la innovación de Sarriguren, aunque luego reconocen que es una obra que no se va a hacer. En esto se invirtieron ochocientos diecisiete mil euros, que yo no sé si tendrán algún fin, ya sé que igual no es de su departamento y que ya ha dicho que solo va a responder lo de su departamento, pero lo menciono por comentar algunas de las cuestiones de inversiones que nosotros no compartimos. Y otra inversión que no compartimos porque ha sido un dislate de principio a fin y una obsesión de la actual Presidenta del Gobierno es la inversión que se ha hecho en el Museo del Encierro de los Sanfermines. Estoy de acuerdo en que el proyecto podría estar bien, pero se han gastado cuatro millones de euros, además de los que ha gastado previamente el Ayuntamiento de Pamplona en los tres proyectos, al menos, si no recuerdo mal, que se han hecho de este museo, que no han servido para nada.

Hay otras obras que, efectivamente, no se han hecho y ya está previsto que no se van a hacer, como, por ejemplo, el Palacio de Rozalejo. Yo entiendo que aquí sí que habrá que buscar bien, porque hubo varios proyectos. El Partido Socialista, quería un proyecto, el equipo de gobierno no compartía nuestro proyecto y, al final, dijeron: pues nada, cero, pero es que se está

cayendo. Yo sé que alguna obra de rehabilitación se está haciendo, pero entiendo que es muy importante rehabilitar la parte vieja de Pamplona y poder tener unos edificios que den servicios a la ciudadanía y que den una actividad buena para el casco viejo.

Luego, por ejemplo, también dan como obras finalizadas –lo he mirado por encima– el centro multifuncional de Lekaroz. Hoy mismo han ido nuestros compañeros de dos Comisiones, de Educación y de Economía, si no recuerdo mal, a visitar este centro porque consideran que no se ha hecho nada. Se ha hecho una urbanización, se ha dejado la iglesia y todo lo demás, nada. Ellos ya harán una valoración, pero, en principio, es un proyecto que se da por finalizado que no está finalizado ni por el forro.

También nos llama la atención la promoción de ciento diez viviendas domóticas, bioclimáticas, que estaban previstas, que estas sí que son de su departamento, y se han quedado en siete viviendas en Etxauri y veinticuatro en Tudela, y el resto, nada. Con lo cual, el resto de actuaciones desestimadas por la situación del mercado y de Miyabi. Pero, en definitiva, lo dan por finalizado, pero hasta llegar a ciento diez faltan bastantes.

También, por ejemplo, en la previsión de Vinsa de la construcción de dos mil quinientas viviendas dice que se han finalizado las promociones destinadas a la venta, pero las viviendas destinadas a alquiler, que no han comenzado, no se ejecutarán por el momento debido a la situación económica. Y precisamente, debido a la situación económica, es la demanda de alquiler la que más se está produciendo. Así que, aunque dan por finalizada esta obra, yo entiendo que esto no se tenía que dar por finalizado.

Y también nos llama la atención poderosamente que, por ejemplo, el Plan del Pirineo y actuaciones específicas, tanto Roncal como Salazar, también lo da por finalizado y, por ejemplo, el edificio de Abodi está pendiente. Ahí está el esqueleto, muerto de risa, y a ver cómo se saca la financiación para terminar. Ni por el forro está finalizado.

Y, bueno, hay otras cuestiones que habrá que replantear. Por ejemplo, el centro nacional de imagen médica, pero también entiendo que darlos por finalizados y terminados y sin hacer..., quizás no debería ser así.

BORRADOR

En cualquier caso, compartimos que se hiciera este plan, aunque haremos una valoración más pormenorizada del mismo, pero no cómo se ha hecho la gestión por parte de UPN. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Gracias a usted, señora Esporrín. Tiene la palabra Txentxo Jiménez

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: Quizá en una cosa sí tenga razón el Consejero, y es que nuestro grupo, en su momento, tuvo un momento de debilidad política y optó por la abstención en lugar de por el no. Nos fiamos de UPN y de PSN y, como siempre, ha resultado lo que ha resultado. Entonces, ¿por qué esa abstención? Al fin y al cabo el Plan Navarra 2012 era una gran pantalla mediática, no era otra cosa. Era la suma de montones de planes que, como siempre, están en los cajones, se ejecutan, no se ejecutan, se ejecutan parcialmente. Se puso todo en esa gran pantalla mediática publicitaria, se le llamó 2012 y, en la medida en que eso era así, había aspectos con los que nosotros estábamos de acuerdo porque eran actuaciones que había que ejecutar, se les llamara 2012 o se les llamara Plan de Carreteras o Plan de Infraestructuras o Plan Sanitario, como se quisiese, y había otros muchos con los que, evidentemente, estábamos en contra y no íbamos a darles nuestro apoyo. En cualquier caso, como de la experiencia se hace sabiduría, es bueno saber que ni la abstención con ustedes vale y cuando se vuelvan a presentar seremos más prudentes, por si acaso, y votaremos no porque la abstención ni siquiera vale e incluso luego nos la echan en cara.

Claro, el Plan 2012 estaba ligado a muchas más cosas, como si en aquel momento el Gobierno de Navarra hubiese descubierto la piedra filosofal en relación con la crisis, porque la estábamos empezando a sufrir en aquel momento y estaba empezando a generar gran preocupación, y estaba ligado a una gran profecía que hizo el Gobierno y que este Parlamentario le pidió al Consejero de turno, al señor Miranda en concreto, porque cuando esta Comunidad estaba en torno a treinta mil parados decía que el Gobierno de Navarra iba a generar setenta mil empleos. Y uno de los tres pilares de los setenta mil empleos era el Plan Navarra 2012. Claro, en esas estábamos. Íbamos a gastar cuatro mil y pico millones, cuya financiación estaba garantizada, no había ningún problema, decía el Consejero de Economía, e iba

BORRADOR

a generar, con Moderna, con los regadíos y con no se qué, en un plazo corto, hasta setenta mil empleos, que teníamos que traer gente de fuera a trabajar a esta Comunidad. Evidentemente sí dilapidamos el poco dinero que nos quedaba y no creamos empleo sino todo lo contrario, pues estamos en cincuenta y cuatro mil personas en desempleo.

Esa es parte de la verdad real y grande del Plan Navarra 2012, porque, claro, es cierto, a usted se le ha pedido que venga y usted explica lo que tiene que explicar, que es sobre su departamento. Sí es cierto que hay muchas cosas muy cuestionables. Por ejemplo, evidentemente, se han gastado 6.200.000 en el polígono industrial de Valdizarbe. Ya, pero es que ¿por qué se han gastado 6.200.000 en comprar terrenos y meter una tubería de cuatrocientos para un matadero que al final ha acabado como ha acabado? ¿Quién responde de ese planteamiento? Pongo ese ejemplo como podría poner otro. Pero es que el Plan Navarra 2012, donde si ha gastado mucha parte de ese dinero es, por ejemplo, en el circuito de los Arcos. El circuito de los Arcos estaba dentro del Plan Navarra 2012; y el Reyno Arena también. Y los miembros del Partido Socialista se acordarán, ¿verdad?, de que consideraban que eso era desarrollo y futuro para Navarra. El circuito de los Arcos y el Reyna Arena como otros muchos. Eso sí que se ha ejecutado. No se han ejecutado otras cosas, no se han ejecutado muchas obras ligadas directamente al tema de infraestructuras sanitarias, de infraestructuras de educación, de pequeños polígonos industriales. Había una serie de pequeños polígonos industriales, alguno muy importante. Hoy tenemos en esta Comunidad una zona, no la única, como es Sakana, en la que tenemos una preocupación especial por la falta de actividad económica y empleo. Y el polígono de Urdiain estaba dentro del Plan Navarra 2012 y todavía no se ha movido ni un metro de terreno. ¿Y entonces? Evidentemente, esto era una pantalla mediática que no tenía otro objetivo que poner en un saco todo lo que estaba encima de la mesa o se había debatido o abordado en el Parlamento o en el Gobierno y, a partir de ahí, ejecutar lo que UPN, supongo que con el Partido Socialista de acuerdo, puesto que recibió sus votos, quiso y le dio la gana. Y priorizó lo que quiso y le dio la gana mientras duró el dinero. Y cuando se acabó el dinero, se acabó, por desgracia, para lo hacía falta y, por suerte,

para no seguir despilfarrándolo en muchas cosas como se ha hecho. Y para nosotros esto no tiene más recorrido esto. Como nosotros creemos que el Plan Navarra 2012 no tiene futuro yo no voy a entrar a discutir si se va a terminar de ejecutar no se qué. Podemos discutir cuando queramos la necesidad, la posibilidad o la conveniencia de abordar el tema de los túneles de Mezkiritz o de Erro en cuanto a necesidad de vertebrar el territorio, las necesidades de comunicación, etcétera, pero nuestro grupo lo debatirá en ese término, pero no va a entrar permanentemente en un debate sobre el Plan Navarra 2012 en el sentido de que si se ejecuta el túnel o no dentro de ese plan.

Para nosotros el Plan Navarra 2012 fue una gran pantalla de un Gobierno que estaba sorprendido pero que no se creía y no era capaz ni siquiera de ver lo que realmente estaba ocurriendo y que se empeñó en gastar el dinero, bueno, sí, en el tren de alta velocidad, que, fíjese usted, luego hablaremos en el siguiente punto. En eso sí se han mantenido firmes para llevar ese dinero adonde va a acabar. Esa es la desgracia, una vez más, y quizás el desliz político que cometió nuestro grupo con la abstención, por creer, aunque fuese en milímetros, en lo que ustedes, los dos partidos, UPN y PSN estaban defendiendo o argumentando en el momento de la votación.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Eskerrik asko. Tiene la palabra el señor Eloy Villanueva.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente, y gracias de nuevo al Consejero. Voy a ir por partes. Respecto de la información que nos ha facilitado, entiendo que es una información correcta. Es verdad que el señor Amezketa en su solicitud de comparecencia aludía directamente al Consejero de Fomento, aunque dejaba abierta la puerta a que fuera otro responsable del Gobierno el que diera la información solicitada, pero ha comparecido usted y, por lo tanto, yo entiendo que lo que aquí nos ofrece es lo correcto fundamentalmente porque tengo que entender que es lo que afecta única y exclusivamente a su departamento. Ponía el señor Txentxo Jiménez un ejemplo, que era el polígono industrial de Valdizarbe, que son veintitantos millones de euros, entiendo que los seis previstos 2008-2012 y ejecutados son los referentes única y exclusivamente a su departamento.

BORRADOR

Por lo tanto, respecto a la información facilitada, poco voy a decir. La estudiaremos y la analizaremos por si hubiera alguna duda, pero sí voy a hacer alguna reflexión sobre el Plan Navarra 2012. Un plan que ya en su momento suscitó, efectivamente, muchas dudas, que fue objeto de una presentación ante la opinión pública de una manera un tanto ampulosa, y quizá habría que analizar el porqué. El señor Amezketa y el señor Jiménez han aludido antes a una serie de cuestiones políticas. Yo creo que convendría echar la vista atrás y analizar un poco quién era el Consejero en aquel momento y a lo mejor se pueden entender algunas cosas. Y, sin ánimo de entrar en una crítica exacerbada de alguien que ya no está ejerciendo la labor que entonces tenía encomendada, sí hay que decir que el señor Miranda, que era entonces el Consejero de Economía de esta Comunidad, había sido previamente Consejero de Obras Públicas, predecesor de usted, y antes había tenido el cargo de Director de Proyectos Estratégicos o algo similar en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Por lo tanto, estamos hablando de un ingeniero de caminos, canales y puertos, altamente cualificado para realizar esa función, pero que quizá a la hora de aplicar sus conocimientos en la economía de nuestra Comunidad pecó por adoptar determinadas doctrinas como es la de primar excesivamente la obra pública a la hora de resolver los problemas económicos o de desempleo que tenía nuestra Comunidad. En fin, las teorías económicas son diversas. Nosotros, desde el Partido Popular, creemos que debe haber un equilibrio entre lo público y entre la ejecución de obra pública y la reactivación económica y me parece que, en definitiva, lo que se hizo con el Plan Navarra 2012 fue fiarlo todo precisamente a esa doctrina que, insisto, incluso ha dado a veces resultados políticos curiosos a lo largo de la historia, pero nosotros creemos que no es el camino.

Nos encontramos, por tanto, con que en abril del año 2008, un día señalado para algunos, 14 de abril, día de la República, firmaron el Plan Navarra 2012. Decía la señora Esporrín que había cosas con las que no estaban de acuerdo, pero, mire, es que aquí en este dossier que se facilitó a la opinión pública del Plan Navarra 2012 está el Presidente del Gobierno de Navarra, no de UPN, Miguel Sanz Sesma, saludando a los ciudadanos de Navarra, y está la señora Elena Torres, vicesecretaria general del Partido

BORRADOR

Socialista de Navarra saludando también a los ciudadanos de Navarra. Y ellos, además de saludar, establecen noventa actuaciones prioritarias, entre las cuales se encuentran las que ha mencionado la señora Esporrín. Por tanto, yo tengo que decir que el Plan Navarra 2012 fue un plan formulado y planteado ante la opinión pública y ante los ciudadanos de esta Comunidad al alimón entre UPN, Gobierno de UPN y Partido Socialista de Navarra a través de su vicesecretaria general. Como digo, hay fotos de la firma del acto en la sede del Gobierno, etcétera.

Y tengo que decir, además, que los objetivos del plan, evidentemente, no se han cumplido. No se han cumplido en la ejecución total a la vista de los datos que tenemos, no solo de los datos que nos ha facilitado usted, que es verdad que en lo que compete al departamento que dirige, si había veintidós actuaciones prioritarias, creo que las ejecutadas son veintiuna. Me parece que es lo que he podido leer aquí. Pero, en general, no se ha cumplido el objetivo y, además, es que no se ha cumplido el objetivo general, que no digo que fuera un objetivo sencillo pero que en el 2008 se planteaba también con cierta rimbombancia cuando decían que el objetivo fundamental del plan era paliar una probable fase de desaceleración económica durante el periodo 2008-2011, crear un marco de confianza hacia la sociedad navarra y con los agentes sociales y económicos y luchar contra el desempleo. Y, por lo tanto, digo, es evidente que el objetivo del Plan Navarra 2012 no se ha cumplido porque la desaceleración económica llegó, no solo en Navarra, evidentemente, y en cuanto al desempleo en Navarra ya sabemos cuál ha sido, desgraciadamente, el rumbo que ha tomado. Insisto, como en el resto de España, pero lo cierto es que este es un plan que se quiso aplicar en Navarra, que se pensó para Navarra y que, desgraciadamente, no ha tenido los efectos deseados.

Ha habido algunas infraestructuras que, afortunadamente, tengo que decir también, no se han ejecutado. Aquí, en este plan estaba incluida la famosa Ciudad de la Seguridad, que ya después ha sido reconvertida en diferentes cosas: Ciudad de la Seguridad, Ciudad de la Seguridad y de la Tecnología, ciudad de la no sé qué, en fin, ha tenido un recorrido diverso. Parece que ahora eso ya está paralizado. Y es verdad que ha habido otras obras, incluidas en este plan, cuyos resultados a la vista están. Se habla

mucho del circuito de los Arcos, que hasta el momento hay que reconocer que no ha tenido ningún resultado satisfactorio positivo, pero ahí está también el famoso pabellón Navarra Arena, que, la verdad, yo no sé si alguien sabe lo que vamos a poder hacer con él cuando esté finalizado algún día, pero la papeleta es de primer orden, porque la verdad es que las instalaciones serán magníficas pero el uso que se le pueda dar me temo que va a ser relativamente escaso.

Por lo tanto, yo le agradezco la información que ha ofrecido ante la solicitud del señor Amezketa y dejo estas reflexiones sobre qué ocurre cuando en determinado momento se inician unos planes con gran ampulosidad pero probablemente sin la reflexión necesaria y buscando una foto política de la que, insisto, ahora algunos quieren escapar, pero que desgraciadamente las cosas que están firmadas, firmadas están.

Y yo, para terminar, le voy a plantear una cuestión de orden al señor Presidente. Me parece muy bien que se hagan alusiones a otros puntos pero, sinceramente, señor Presidente, le recuerdo, por cuestión de orden, que el mecanismo y el funcionamiento del Parlamento no es precisamente ese. Nada más y muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias, señor Eloy Villanueva, pero este Presidente entiende que cuando se queda algo pendiente, si no se excede en tiempo, se puede responder aunque corresponda al punto anterior. Tiene la palabra el señor Mauleón.

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: Sí, eskerrik asko, Lehendakari jauna, eta egun on berriro guztioi. Buenos días a todos y a todas de nuevo. Yo también quisiera hacer unas reflexiones sobre el Plan Navarra 2012. Yo creo que todos tenemos que hacer una lectura autocrítica, pero es evidente que unos más que otros. Nosotros, lógicamente, como ya se ha dicho, nos abstuvimos en la votación este plan precisamente porque muchas infraestructuras eran necesarias, pero, desde luego, ha habido varias que han sido especialmente ruinosas y ha habido un sistema que ha sido especialmente ruinoso. Yo creo que Navarra debe hacer una autocrítica, y no pasa nada por hacerla, sincera y clara, con varias infraestructuras. El circuito es un despropósito, se mire por donde se mire. El Reyno Arena es otro. Qué les voy a decir del Museo de los Sanfermines. Y también lo es el sistema de peaje en la sombra. ¿Por qué?

BORRADOR

Porque el sistema de peaje en la sombra lo que ha producido es que se ha querido financiar de una forma extrapresupuestaria unas infraestructuras que era necesario hacer pero que, probablemente, si se hubieran financiado por la vía ordinaria, se habrían evitado determinados dispendios, porque no habría habido presupuesto para hacer esos dispendios y, segundo, habrían salido, a la larga, bastante más baratas. Porque algo que probablemente no se tomó lo suficientemente en cuenta es que precisamente con ese sistema de peaje en la sombra, que a más tráfico más se paga, lógicamente, en toda infraestructura de este tipo ha crecido exponencialmente el tráfico. Pero es que yo creo que es una cuestión absolutamente evidente que no solo ha ocurrido en Navarra sino que ha ocurrido en el conjunto del Estado. Ha habido tres grandes problemas del modelo económico de España. Uno ha sido la burbuja inmobiliaria, que todo el mundo lo reconoce. Otro la burbuja de infraestructuras inútiles, que también todo el mundo lo reconoce, y es evidente. Y ha habido otro gran error, que es que en lugar de invertir en industria, en I+D, en nuevas tecnologías, en economía sostenible, se apostó precisamente por lo fácil, que era, cuando entraba dinero del ladrillo, invertir en obra pública a diestro y siniestro, independientemente de la utilidad social de la misma. Y si Vitoria tenía un pabellón Arena pues cómo Pamplona iba a ser menos y no iba a tener el suyo propio. Y ese mercado de jugar a nuevos ricos ha sido absolutamente extendido de norte a sur y de este a oeste. Y las responsabilidades son de quienes han estado gobernando básicamente en este país, que son el Partido Popular, el Partido Socialista y, en el caso de Navarra, Unión del Pueblo Navarro. Eso es evidente.

Porque, claro, ha habido ocasiones, y ahora nos pasa con el tren de alta velocidad, en que a los que hemos cuestionado la sostenibilidad de determinadas infraestructuras, de determinados despilfarros, nos trataban de ecologistas radicales. Hay una frase mítica que se le atribuye a Arzallus, que dijo: “o se construye la central nuclear de Lemoiz, o los vascos terminaremos comiendo berza”. Pues bien, ni se hizo Lemoiz ni hemos terminado comiendo berza. Pues muchas veces ha ocurrido en este país esto, que se ha querido decir que todo era por el desarrollo de Navarra, por el desarrollo de España, por el desarrollo de lo que sea, y es evidente que se ha metido la pata hasta el

hondón. Y eso es evidente. Ojo, los que hemos defendido criterios ecologistas también nos hemos equivocado a veces. Y ha habido infraestructuras que en un momento dado fueron muy polémicas, como, por ejemplo, la autovía a Donosti, que, desde luego, hoy nadie cuestiona. Pero la verdad es que es preciso ser absolutamente autocríticos, y ustedes deben reconocerlo. Y creo que la lógica ahora sería decir: intentaremos que las pifias cometidas, como el circuito, como el Reyno, nos cuesten lo menos posible, e intentaremos darles la mayor utilidad que podamos, pero que el error cometido es evidente, yo creo que no cabe ninguna duda a los ojos de la sociedad.

Y el otro error, insisto, es el peaje en la sombra. No es casualidad que Navarra sea una de las comunidades más endeudadas respecto al producto interior bruto de todo el Estado, y esto nos está limitando las posibilidades. Hay un dato que a nosotros nos pareció escalofriante. El otro día, cuando una representación de la asociación de empresas de la construcción hizo el balance y la evolución de la inversión pública, se vio que de pasar de algo más de mil millones en el pico de inversión pública de Navarra a no sé si diez previstos de licitación de obra pública para el año 2013, eso denota el desastre. Probablemente ni entonces había que haber licitado tanta y hoy no puede ser que licitemos tan poca porque, desde luego, tiene unos efectos demoledores en el empleo, como estamos viendo.

Por tanto, yo creo que, efectivamente, hay que hacer esa lectura autocrítica y, en todo caso, para futuro, pensarnos muy bien qué hacemos y qué no hacemos y, desde luego, el debate que vamos a tener en el siguiente punto es uno de los que había que pensarse muy bien. Se han invertido hoy ya cuatro mil millones de las antiguas pesetas, señor Consejero, y aún no sabemos qué es lo que vamos a hacer. Veintitrés millones, casi veinticuatro son cuatro mil millones de las antiguas pesetas, si no hago mal la cuenta. Por tanto, estaría bien saber qué vamos a hacer dado el monto económico que puede marcar el futuro de los próximos años. Eskerrik asko.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Eskerrik asko zuri. Eta orain Kontseilari… Sí, sí, vamos a hacer una pequeña pausa, que tiene que hacer una consulta

(Se suspende la sesión a las 11 horas y 59 minutos.)

BORRADOR

(Se reanuda la sesión a las 12 horas y 6 minutos)

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Bueno, pues una vez que estamos todos, reanudamos la sesión donde la habíamos dejado y tiene la palabra el señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Gracias, señor Presidente, por la benevolencia de concederme unos minutos. Empiezo hablando en relación con la petición que se refería a cualquier otro Consejero que pudiera informar. La verdad es que debo decir que me sorprendió el texto de la consulta por dos cosas. En primer lugar, me sorprendió que se me citara a mí concretamente desde el principio para hablar de este tema que, como supongo que usted sabe, señor Amezketa, es mucho más amplio que lo que yo puedo abarcar en cuanto a conocimiento y en cuanto a la relación con los temas que se incluyen en el Plan Navarra 2012. Por tanto, entiendo que ya de partida estaba mal formulada. También entiendo que usted podría haber citado perfectamente a la Consejera de Economía y Hacienda, faltaría más, porque ustedes conocen perfectamente que ella es la que tiene esa información, la que tiene, en definitiva, la responsabilidad de informar sobre estas cuestiones; y luego acaba de salir el decimoquinto informe, que está perfectamente detallado, como ya se lo ha comentado la señora Esporrín y, por lo tanto, están todos los datos. Yo he sacado los datos de ese informe y los he plantado aquí, naturalmente restringidos a la labor de departamento y creo que con eso entendía que cumplía el mandato de acudir aquí. En cualquier caso, estoy convencido de que mi compañera, Vicepresidenta y Consejera de Economía y Hacienda, si usted lo tiene a bien, podría venir a dar mayores explicaciones a cualquier otra Comisión o a esta misma.

Sigo con otra cosa que me ha llamado la atención. Usted nos ha acusado de que somos parte de ese mismo Gobierno, del anterior. Hombre, la verdad es que a mí no me avergüenza en absoluto estar en un Gobierno apoyado por el mismo partido, que es, evidentemente, lo que ocurre en este caso, y siempre he predicado que creo que tenemos que tener cierta responsabilidad institucional con los Gobiernos anteriores y con la labor que han desarrollado, pero lo cierto es que en este Gobierno el Presidente no es el mismo y los Consejeros tampoco, no hay ninguno del anterior Gobierno. No

BORRADOR

obstante lo cual, esto de apelar, digamos, a que somos parte de ese mismo Gobierno, yo creo, y lo tengo que decir, que casi invita a recordar que usted es del mismo grupo, heredero de otros, con varios nombres, que apoyaron en su día a acciones violentas contra políticos, policías, militares, etcétera. Yo creo que es mejor no entrar por ahí, sobre todo por usted, o sea, porque vamos, yo creo que en ese juego sale usted perdiendo. Por lo tanto, vamos a dejar las cosas ahí mismo.

Ha preguntado que a ver si me parece poco rotunda la abstención. Pues yo tengo que decir que sí. ¿A usted le parece rotunda la abstención? Si estamos viendo todos los días que votan que no a muchas cosas. Por supuesto que es poco rotunda, es tibia, es que es así, no tiene otra.

Me ha llamado la atención que critique usted que solo se ha ejecutado un 44,5 por ciento, y luego dice que ha generado una deuda importantísima, pues estará encantado, ¿no? ¿O hubiera sido mejor que se hubiera ejecutado el cien por cien? Veo un poco de incoherencia en esa afirmación. Si ejecutar el 44,5 por ciento ha llevado a una deuda importantísima, pues menos mal que no se ha ejecutado el cien por cien, ¿no le parece? Pues es lo que ha dicho usted. Yo creo que es fácil opinar a toro pasado. Aquí todos somos muy listos a toro pasado. Eso, vamos, está chupado. Cuando ya se han visto las consecuencias de cosas que han hecho otros, es fácil decir: “hombre, pues os habéis equivocado, fatal”. Hombre, se equivoca el que hace cosas, el que no hace no se equivoca. Por lo menos, nadie puede decir que se ha equivocado.

Esto es como la parábola aquella del señor que le daba dos denarios a su sirviente y los invertía, etcétera, hasta que llegó uno que lo enterró bajo tierra. Y no hizo nada. Y luego devolvió el denario. ¡Qué bueno he sido que no he hecho nada con mi denario! Y lo expulsó, lógicamente. Hay que intentar hacer cosas. Unas salen bien, otras salen peor y otras salen mal, es la realidad. Pero esto pasa en la vida ordinaria, en la vida empresarial, en la vida política, pasan siempre cosas y, efectivamente, podemos estar de acuerdo en que ha habido actuaciones previstas que no han salido bien o que incluso han salido mal. Bien, en ese debate no tengo ningún problema en reconocer las cosas. Algunas de las que ustedes afirman, concretamente siempre se refieren a dos, que son el circuito de Los Arcos y el Reyno Arena. Bueno, en este último

BORRADOR

turno el señor Mauleón, que no está, pero ya que usted le sucede, se ha referido a las concesiones de las autovías. Esto era una novedad desde ese punto de vista. Casi siempre son esas dos. No sé lo que pasa con las demás, pero deben de estar todas bien.

Hombre, el circuito de Los Arcos, efectivamente, está teniendo dificultades para amortizar el coste que ha causado, pero, desde luego, desde el punto de vista de explotación, bienvenida sea esa inversión. Está dando resultados positivo, por supuesto que sí. Cubre perfectamente el Ebitda. Es así. Si comparáramos esto, por ejemplo, con, yo qué sé, lo que ha costado el Baluarte y el resultado económico que da, llegaríamos a la conclusión de que el Baluarte es un desastre. Tampoco recupera la inversión realizada ¿Alguien critica que el Baluarte sea un desastre? Yo creo que no. Está generando economía en la zona, sin duda alguna, ya no solamente la explotación propia. Por tanto, igual hay algunos menos malos que otros. En cualquier caso, 36 votos a favor, 14 abstenciones.

En cuanto al desvío en concesiones, usted ha dicho que hay un desvío importante en las concesiones. La verdad es que a mí no me sale, porque de doscientos treinta y ocho millones previstos, en mi cuenta me salen tres millones de más. Eso alcanza, si no sé hacer mal las operaciones, el 1,26 por ciento, cosa que no está mal en ese volumen. No está nada mal.

En cuanto a la señora Esporrín, y yo ya no sé si retrotraerme o dejar de retrotraerme y esas cosas, porque como estamos aquí retrotrayéndonos permanentemente, si me retrotraigo yo también a su intervención última pues igual también usted se retrotrae en la siguiente, y esto sería el cuento de nunca acabar, ¿verdad? Igual mejor cortamos, ¿verdad? Pero alguna cosa habría que decirle, igual se lo diré luego.

En cualquier caso, me parece innecesario que me hable de determinados proyectos. Ha enumerado a muchos que, desde luego, no se corresponden con el ámbito de mi competencia. Usted ha citado un montón pero la verdad es que yo no sé, solamente ha habido dos, entiendo yo, que sí que se corresponden con el ámbito de mi competencia. Cubos de Innovación, museo del encierro, Marqués de Rozalejo, eso nada ¿no? Las ciento diez viviendas domóticas previstas. Hombre, aquí ha habido un problema grave, que

es que no se vendían. Entramos en la crisis inmobiliaria y no se vendían. Lo lógico es parar. Usted ha citado primero esas, ahora voy a las de alquiler. En cuanto a las de alquiler, quiero recordarle que cuando yo entré en este Gobierno, vuelvo a recordar, ustedes llevaban un año de gobierno. Esas viviendas de alquiler correspondían al Consejero de su partido en ese Gobierno y ¿saben cómo las encontré? pues como cuando cedió el Ayuntamiento de Pamplona los solares al Gobierno de Navarra, sin ni siquiera tener un proyecto. Por lo tanto, bueno, alguna responsabilidad… ¿eh? A veces más vale pecar de hablar poco que de hablar demasiado, porque uno se equivoca mucho.

En cualquier caso, le diré que, como usted sabe perfectamente, a pesar de lo que digan las cifras del censo, que se están revisando, porque hay un 50 por ciento de gente solicitante en el censo de alquiler, que ya está alquilado, eso lo sabemos a ciencia cierta, y del otro 50 por ciento hay mucha gente que no puede, que no está en condiciones económicas ni de alquilar. Se apunta, pero no tiene ni para alquilar, esa es la realidad.

Y la realidad es que las viviendas de alquiler en Navarra están sin cubrirse, y nosotros vamos a hacer un esfuerzo de rebajar de forma muy importante los alquileres de nuestro parque público de viviendas de alquiler, mil viviendas, para intentar que se puedan alquilar el cien por cien, aunque sea a costa de hacer esa rebaja tan importante. Ya veremos qué pasa, pero, desde luego, lanzarnos a tontas y a locas a hacer promociones de alquiler para dejarlas vacías, usted comprenderá que eso, desde mi responsabilidad, no lo voy a aceptar, salvo que tenga conciencia de que es una inversión con retorno y no una elección ruinosa. Si no, estaremos otra vez en otro circuito de Los Arcos, otro Reyno Arena. Haremos un Reyno Arena de viviendas de alquiler: Más vale andar con pies de plomo en estas cosas, que no están los tiempos para estas bromas.

Señor Jiménez, usted ha hablado de que tuvieron un momento de debilidad. Vaya momento de debilidad, casi de ingenuidad, diría yo, de candor, ¿no? Yo, desde luego, no les he echado en cara la abstención, les he echado en cara la incoherencia, en todo caso. Es decir, ustedes primero se abstienen y luego echan pestes del Plan Navarra 2012. Yo les echo en cara esa incoherencia, a mi juicio, a ese respecto, no que se abstuvieran, porque

estaban ustedes en su derecho de abstenerse, de votar que no, de votar que sí, pero hombre, a estas alturas sean coherentes con lo que votaron en su día.

Respecto al polígono de Urdiain, que también ha hecho una mención. El polígono de Urdiain, como otros polígonos, yo creo que, hasta que no haya demanda, no hay que poner el carro antes que los bueyes. Será mejor que estén los bueyes, que se les vea asomar a los bueyes un poco los cuernos y entonces poner el carro, quizás, o empezar a sacar el carro, porque, si no ¿qué hacemos?, ¿urbanizar un millón de metros cuadrados para que estén preciosos y vacíos? ¿Otro Reyno Arena? Es que usted me está apuntando por ahí, dese cuenta. A veces ustedes, por decir cosas, no miden sus palabras y no miden las consecuencias de lo que dicen. Por eso se lo digo con todo el cariño.

En cuanto a la política de polígonos industriales, le diré que hoy en día tenemos casi dos millones de metros cuadrados libres, como para hacer el polígono de Urdiáin. Nos sobra suelo industrial urbanizado. Lo que estamos haciendo, al menos desde que yo soy Consejero, es obrar con una pauta muy clara: no se urbaniza nada que no tenga destinatario inmediato, porque ya sobra suelo. Puede haber algunas situaciones en pueblos concretos que dicen: bueno, tenemos una empresa que quiere colocarse aquí y está no sé que. Bueno, vale, para esta empresa, esta parcela. Urbanizamos lo mínimo necesario, solamente eso. No vamos a urbanizar ni el de Urdiain, ni vamos a hacer ningún otro polígono hasta que no exista demanda, porque, si no, es tirar el dinero, la verdad.

Bueno, de lo que ha dicho el señor Mauleón ya he hecho una referencia. Yo creo que debemos aprender todos de los errores del pasado, pero yo creo que reafirmarse en cosas que hayan podido resultar peor o mejor sería de necios. Tampoco tenemos que flagelarnos demasiado, pienso yo, porque esta flagelación no nos conduce a nada. Yo creo que deberíamos, en todo caso, ser conscientes de que esto fue un plan que se hizo en una época en la que se entendía que planes contra-ciclo podrían cambiar las cosas. Se hicieron unos planes muy notables, mucho más notables que el Navarra 2012, por cierto, desde el ámbito del Estado, por lo menos dos, que tampoco cambiaron el rumbo de las cosas. Lejos estoy de criticarlos. Creo que se hicieron con la voluntad de hacer cosas contra-ciclo para crear empleo y pensando que esta

crisis no tendría la profundidad que finalmente ha tenido, que ha sido una crisis de ámbito mundial y con un calado importantísimo. En España no hemos conocido otra crisis igual, probablemente,

Bueno, ahí están esos errores, si quieren ustedes llamarlos así, y ahí están también muchos aciertos, seguramente. Y algunos de esos errores quizás, dentro de un tiempo, se conviertan en aciertos. Ojalá sea así y ojalá todos podamos congratularnos de eso. Nada más.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias, señor Consejero.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para aclarar las dudas suscitadas en torno al proyecto del Tren de Altas Prestaciones e informar sobre su construcción.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Vamos a dar paso al siguiente punto, que en realidad son dos puntos pero que vamos a juntar en uno solo porque versan sobre el mismo tema. Para dar comienzo al punto por orden de entrada, Manu Ayerdi jauna, zurea da hitza.

SR. AYERDI OLAIZOLA: Eskerrik asko Presidente jauna, ongi etorri Zarraluqui jauna eta zurekin etortzen direnak. Bienvenidos, señor Zarraluqui, y personas que le acompañan. La verdad es que nos toca ahora hablar del proyecto ferroviario estrella de Navarra. Lo cierto es que cuando yo pedí la comparecencia la intención era hacerle preguntas concretas sobre la base de que yo esperaba tener una respuesta a una petición de información que he realizado. No la tengo todavía. Son trece puntos bastante densos e intensos, con lo cual lo que voy a hacer –he visto también la petición de comparecencia que luego presentará el señor Amezketa, hay bastante información, usted conoce también la petición de información que yo he hecho y me imagino que la tendrá, aunque todavía no haya podido enviarla– es quedar un poco a expensas de lo que diga para fijar luego el posicionamiento y hacerle también, si cabe, alguna pregunta más. En cualquier caso, sí que me interesa anticipar por lo menos tres cuestiones que me parecen importantes.

BORRADOR

Una es, y estos días lo estamos viendo en los medios de comunicación, la duda que se está suscitando entre ustedes, el Partido Popular e incluso el Partido Socialista sobre si la solución que ustedes han planteado como Gobierno está realmente pactada o no, cerrada o no, atada o no. Yo creo que esa es una cuestión en la que interesa profundizar especialmente, es decir, ¿qué está pactado?, ¿qué no está pactado?, aquello que no está pactado ¿puede influir en lo pactado?, ¿puede condicionar lo pactado o lo pactado ya es absolutamente inamovible? En fin, yo creo que esa es una cuestión absolutamente importante que conviene que se precise con absoluta claridad. Esa sería la primera cuestión.

También creo que hay otro tema importante, que versa sobre el convenio actualmente existente, pero yo creo que también es importante aclararlo, es decir, el convenio actual fija unas cantidades, en caso de que haya un coste adicional por encima de esas cantidades ¿quién asume ese sobrecoste? Creo que es una cuestión importante que nos llevaría, en su caso, a unos requisitos mínimos de partida para un nuevo convenio.

En tercer lugar, a mí también me parece importante otro dato, insisto, siempre seleccionando de otros porque creo que también hay otros absolutamente destacados, y es la mejor información disponible que pueda tener el Gobierno sobre la tasa de retorno fiscal que le genera a la Comunidad Foral de Navarra cada millón de euros invertido en una infraestructura como el TAV. Me parece que es otro dato importante y me gustaría que si el señor Zarraluqui dispone de este dato nos lo pusiera encima de la mesa.

A partir de ahí, insisto, quedo a la espera de sus respuestas. Fijaré luego la posición y también, en su caso, añadiré algunas preguntas adicionales. Mila esker.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Señor Amezketa, su turno.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Muchas gracias, señor Presidente. Dos cosas, señor Zarraluqui. De lo anterior me he limitado a decir que lo del peaje en la sombra era de las pocas cosas cuyo coste se había incrementado.

BORRADOR

Efectivamente, es el 5 por ciento. No, no, de doscientos treinta millones a doscientos cuarenta y uno van once, 5 por ciento. (Murmullos) ¿Eh? Yo no estoy tomando los datos de la presentación, estoy tomando…

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): A ver, vamos a centrarnos en el tema que estamos debatiendo y si hay que... (Murmullos)

SR. AMEZKETA DÍAZ: ... estoy tomando los datos del informe del Gobierno. (Murmullos) ¡Ah!, entonces vale, están mal los datos del Gobierno, no me he dado cuenta, lo siento.

Bien, a lo que estamos, tren de alta velocidad. Pues llevamos veinte años, o diecisiete o dieciocho, en esta Navarra de nuestros amores y de nuestro dolores a veces oyendo hablar a los sucesivos Gobiernos de UPN, que son todos diferentes, pero son todos Gobiernos de UPN, supongo que de eso no tiene nadie ninguna duda, haciendo promesas sobre el tren de alta velocidad, asumiendo compromisos o diciendo que asumían compromisos, prometiendo fechas, soluciones que aportaba, viajeros, mercancías, itinerarios, va a ir por aquí, va a ir por allá, soluciones urbanísticas como es el caso de Pamplona, financiación, hablar en algunos casos, muy poquitos, de características técnicas, con una ausencia por lo menos hasta ahora absoluta, repito, absoluta, de soportes que avalen con rigor todas esas afirmaciones. Y, como consecuencia, a lo largo de esos diecisiete o dieciocho años, esas afirmaciones han sufrido infinidad de modificaciones. Antes iba a ser de una forma, luego de otra y luego de otra. El tren iba a terminar en Pamplona, ahora parece que va a ir más lejos, pero iba empalmar en Itsaso, ahora parece que tampoco, que puede ser que donde vaya es a Vitoria. Pues, oiga, que es que ustedes lo hacen muy mal, y, como lo hacen muy mal, los demás tenemos que pedir explicaciones, que, por cierto, como decía antes, les sirven a ustedes para decir que no.

La petición que yo le planteé creo que está muy clarita, pide cosas muy concretas. He ojeado por encima el documento que nos ha entregado. Evidentemente, no voy a poder mirarlo con la exhaustividad que requiere en el transcurso de esta Comisión, pero entre el documento y lo que usted nos

explique, pues ya veremos cómo es, cuál es la situación de las cosas en este momento, para poder opinar en consecuencia.

Creo que los puntos solicitados son bastante claros y la respuesta que tengan nos dirá, por lo menos desde mi punto de vista, dónde están las cosas. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muy bien. Hecha la introducción por parte de los dos proponentes, su turno, señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Empiezo por tratar algunas cosas que ha comentado el señor Ayerdi. La pregunta que usted formuló fina el 14 de junio, por lo tanto, todavía tenemos varios días para contestar y, efectivamente, no es una pregunta sencilla de contestar. Ha hecho usted una relación extensa e intensa de petición de información que, en muchos casos, nos está costando recabar porque en muchas ocasiones no la tenemos, tenemos que pedirla a quien la tiene y esto lleva una cierta complejidad.

Le agradezco que plantee esta pregunta sobre la actualidad, sobre el pacto y su atado, vamos a llamarlo así, que saltó ayer a los medios de comunicación a raíz de una reunión voy a decir sorpresa, porque para mí sí que fue sorpresa, yo no conocía que se hubiera producido esta reunión, absolutamente legítima, por otro lado, entre dos partidos de este Parlamento para tratar la cuestión. Bueno, yo soy de los que piensan que hasta el rabo todo es toro. Este aforismo creo que hay que tenerlo siempre muy presente, y no lo digo por decir y escaparme del asunto con una gracieta. Yo le tengo que reconocer que llevamos seis o siete meses de contactos casi mensuales con el Ministerio de Fomento, que inicialmente arrancaron con la pretensión de desbloquear una situación que había heredado, en la cual teníamos adjudicado medio tramo de alta velocidad, medio del primer tramo y el resto de tramos los teníamos bloqueados por cuestiones de que en el convenio existente se planteaban unas cantidades concretas para cada unos de esos tramos, y como los proyectos inicialmente superaban esas cantidades el Gobierno había decidido pararlos. Creía que esa situación no podía continuar, que había que

resolverla, y por eso fue la primera iniciativa de reunirme con el Ministerio de Fomento, que luego dio lugar a otras, en las cuales estuvimos tratando ya temas que afectaban al conjunto del corredor.

Es verdad que en un momento determinado hemos llegado a un cierto nivel de acuerdo, y es verdad que existe un borrador de convenio que tiene el Ministerio de Fomento, que hemos redactado nosotros pero luego el Ministerio ha incluido algunas modificaciones. Pero también es verdad que no estamos totalmente de acuerdo con el contenido final de ese borrador de convenio. Hay cosas de cuya viabilidad tiene dudas el Ministerio de Fomento, dependen más del Departamento de Economía, no lo ven mal, pero dependen del Departamento de Economía, y hay cuestiones, como es la programación, con las que no estamos de acuerdo con el ministerio y deseamos una mayor certeza en cuanto a los horizontes finales de construcción de nuestro corredor.

Y ese es un poco el punto de encuentro que tuvimos en su momento con el Partido Socialista en una reunión en la que estaba presente la señora Esporrín, y yo saqué esa impresión, que la exigencia que planteaba el Partido Socialista era que se dieran garantías de que se iba a construir finalmente el corredor en los tiempos que fueran, pero que se dieran garantías, y ese es precisamente nuestro objetivo, y ese objetivo todavía no está culminado. Por lo tanto, yo creo que decir que está todo atado, pues no sé por qué parte está atado, desde luego, por la nuestra todavía no, eso lo tengo que decir con rotundidad, no está.

Nosotros nos hemos reunido, como Gobierno de Navarra, con el Ministerio de Fomento, no se ha reunido UPN con el Partido Popular de Madrid, ha sido una reunión institucional, de institución a institución, no una reunión política, en la cual se han debatido, lógicamente y a todos los niveles, muchas cuestiones técnicas. Porque esta no es una reunión exclusivamente política, aquí hay mucha labor previa de zapa entre técnicos para ponerse de acuerdo, mucha valoración de proyectos, mucho replanteamiento de cosas y, por lo tanto, hay una labor a todos los niveles para alcanzar un acuerdo. Y, como les digo, nosotros hemos propuesto al Misterio de Fomento unos calendarios muy

concretos, que, de momento, no se aceptan. Por lo tanto, yo creo que todavía queda trecho para negociar y creo que esto, además, tiene que ser así. A mí lo que me sorprende es que se reúnan el PSOE y el Partido Popular y como consecuencia se haga una crítica a UPN, es que eso me deja sorprendido porque, claro, el PSOE y el Partido Popular son los que han gobernado en España siempre. El Gobierno del Estado es el que tiene la competencia para infraestructuras ferroviarias, las construye en todas las comunidades autónomas. Realmente, es una excepción casi inaudita lo que está ocurriendo en el País Vasco y Navarra, que es que las propias comunidades adelanten la obra, en el resto es el Gobierno Central el que las ejecuta.

Yo creo que habría que alabar que UPN a lo largo de estos años, en contra de lo que ha dicho el señor Amezketa, preocupado porque los diferentes Gobiernos que han gobernado en el Estado no hayan tratado a Navarra del mismo modo que están tratando a otras comunidades, se haya dejado la piel, incluso adelantando obras, para traer esta infraestructura que se entiende que es en beneficio de todos los navarros, como ha hecho el Gobierno Vasco, ni más ni menos. Realmente es una reacción inaudita. Entonces, que esos partidos que no han hecho la obra, a los que ha habido que arrancarles un convenio, en un caso concreto al Partido Socialista y ahora con el Partido Popular, se reúnan y digan: no, es que UPN lo hace fatal; pues los que lo hacen fatal son ellos, el Gobierno central, lo tengo que decir, es que es así de claro y evidente. Lo siento por las críticas pero, claro, cuando a uno le dicen semejantes cosas no queda más remedio que tratarlas como son.

Entonces, la situación, y retomando el tema, es que estamos en negociaciones, tenemos que seguir negociando y, desde mi punto de vista, esa es una carrera a largo plazo. Se lo digo porque creo que el anterior convenio de 2010 fue un logro insuficiente porque solamente se atenía a un tramo. Es verdad que había un protocolo para el tema de la Comarca de Pamplona, por cierto, señor Amezketa, no es que ahora se llegue hasta Zuasti, se llegaba ya entonces, está usted mal informado, el tramo de la comarca de Pamplona, Zuasti-Esquíroz. No es que se llegue ahora, es que ya había llegado y, por supuesto, no había ninguna previsión de llegar a Itsaso. Eso es una posibilidad,

pero no es ninguna previsión, ¿dónde lo ha visto usted escrito? Es que no hay nada. Sobre eso no hay nada.

Queda mucha tela que cortar aquí y queda mucho que negociar y, como digo, esto es una carrera a largo plazo que no la voy a culminar yo, por supuesto, no sé si el que me suceda en el cargo la culminará, o el siguiente o el siguiente, porque yo creo que nuestro empeño tiene que ser coherente desde los que gobiernen aquí y tiene que ser constante en cuanto a la presión, porque está claro que somos una comunidad pequeña, eso es indudable, que no tenemos el privilegio de tener tanta influencia en los actos estatales que se generan en Madrid, en el Congreso de los Diputados, y, por tanto, nos toca pelear. Bueno, pues en esa pelea estamos, y yo estoy convencido de que, si seguimos así, saldremos ganadores en esa pelea.

En cuanto al sobrecoste y quién lo va a pagar, hombre, en la Comunidad Autónoma Vasca están teniendo bastante sobrecoste. Pregunte quién lo paga. ¿Está pagando la Comunidad Autónoma Vasca? Es que lo tiene muy fácil para preguntar, lo tiene muy fácil. Naturalmente, lo paga quien lo tiene que pagar, que es el Estado, y aquí no pasará otra cosa. Otra cosa es que el Estado diga: no me quiero gastar más de esta cantidad en este tramo. Eso es otra cosa diferente, pero, indudablemente, el que tiene la titularidad de la infraestructura es el que la va a pagar.

En cuanto al retorno fiscal, lo voy a incluir en la contestación a sus preguntas del 14 de junio porque aquí sí que me ha pillado y esto no lo tenía preparado. Le contestaré con mucho gusto entonces.

Voy a seguir un poco con algunas cosas que se han dicho al principio. Bueno, ya le he contestado algo al señor Amezketa. ¿Que venimos escuchando promesas de UPN sobre el TAV? UPN está peleando sobre el TAV como un jabato desde hace unos cuantos años, como le he dicho antes, como un jabato. ¿Quién pelea por el TAV en Navarra? Pues UPN, el que está en el Gobierno, claro. Cuando no tenía que pelearlo, teóricamente tenía que estar Navarra con el mismo trato que otras comunidades, pero el Partido

BORRADOR

Socialista y el Partido Popular se reúnen para criticar el esfuerzo de UPN. La verdad es que yo no entiendo nada.

Ya entrando en la materia de la comparecencia, y ciñéndonos un poco a lo que usted me pregunta, que ha sido muy concreto, es verdad, voy a intentar ser concreto y voy a intentar ser breve. Fecha prevista para la puesta en marcha operativa del tren de alta velocidad o TAV –creo que su pregunta estaba formulada así– en Navarra. Antes tengo que plantearle esta figura –se me ha desplazado el círculo, no sé porque, pero se me ha desplazado esta especie de huevo más que círculo, cosas de la informática, ¿qué le vamos a hacer?–, es el último Plan de Infraestructuras que ha aprobado el Ministerio de Fomento, que se le llama Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, PITVI, 2012-2024. Por lo tanto, hay que entender, según este Plan, que el horizonte previsto por el Ministerio de Fomento, que es el responsable de ejecutar estas obras, es 2024 como horizonte máximo y, como ustedes pueden ver en este plano, la red de alta velocidad transcurre por Navarra. Esta es la previsión del Ministerio de Fomento y yo tengo que creer al Ministerio de Fomento.

Esta es la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario en España aprobada por la Comunidad Europea que, por cierto, va a tener una financiación importantísima en el siguiente periodo, 2014-2030, parte de la cual, una parte muy importante, va para la adaptación de vías. Como ven ustedes, el corredor navarro está plenamente inserto en ese Cantábrico-Mediterráneo que está previsto desde la Unión Europea. Lo digo a efectos de ver de dónde partíamos. Hay una política general del Estado, hablamos muchas veces de Navarra, pero el desarrollo de la infraestructura ferroviaria en España es una política de Estado, no es de Navarra, es una política de Estado, en la que todas la comunidades autónomas están desarrollando vías, mejoras en sus infraestructuras de tren, algunas, muchas, de alta velocidad, otras no tan de alta velocidad. Hemos visto recientemente el caso de Extremadura, con una vía que va a ser recorrida por ferrocarriles de máquinas diésel, no está electrificada, y aunque se le llama alta velocidad es menos alta de lo que cabía esperar. Pero, bueno, es que partíamos de una situación –me refiero a la parte

BORRADOR

derecha de esta diapositiva– en la que estábamos muy mal de kilómetros de ferrocarril en España en relación con otros países europeos.

Yo entiendo y comparto, desde el punto de vista de los sucesivos Gobiernos que ha habido en España, porque esta es una materia que viene de hace veinte años y en la que se han sucedido varios Gobiernos, tanto del PP como del PSOE, que se pensara que deberíamos dar un salto importante en cuanto a red ferroviaria porque teníamos una red ferroviaria muy antigua, prácticamente la misma desde el siglo XIX, no adaptada a los anchos europeos, con escasa velocidad, con escasa capacidad, muchas veces vías simples, no vías dobles. Esto no era de un país moderno, y se decidió, yo creo que con acierto, optar por una mejora importante. Es verdad que esa mejora importante podía haberse hecho discriminando unas líneas de muy alta velocidad y otras de menos velocidad pero de velocidad alta. Eso incluso llegó a formar parte de un plan que hizo en su día el Ministro Borrell, luego se optó por otros Gobiernos que en su mayoría fuera de alta velocidad. Bien, yo ahí ni entro ni salgo. Creo que al final la alta velocidad –se está viendo en la cifras– va a ser un éxito en cuanto al uso porque realmente son las líneas que más se usan ahora mismo en España, las más apreciadas por los ciudadanos, como cualquiera puede suponer.

España lleva muchos años haciendo un enorme esfuerzo inversor en infraestructuras de transporte, sobre todo en cuanto a carreteras, por supuesto, que también andábamos bastante mal al principio de la democracia, y últimamente en ferrocarril. Es verdad que ese esfuerzo inversor ha chocado hoy en día con una crisis tremenda, que ha provocado que parte de ese esfuerzo se esté ralentizando o parando a la espera de mejores tiempos. Esa es la situación en la que estamos. Pero no se abdica de esta política. Yo creo que es evidente que aquí los dos partidos mayoritarios piensan, no voy a decir exactamente lo mismo, pero bastante parecido con respecto a esta cuestión.

Aquí vemos otra gráfica, que la dejo también, y la voy a comentar, sobre estos mismos temas.

BORRADOR

La evolución del transporte ferroviario en España no es hasta el momento la deseable, y luego quizás veremos algunos datos de mercancías que ilustran, sobre todo en el tema de mercancías, que estamos lejos de objetivos que pudieran considerarse dentro de marco europeo.

Bien, traigo esta diapositiva aquí para decirles cuál es la situación actual prevista en los distintos protocolos y convenios, para saber cuál es el punto de partida. Tenemos primero, en orden cronológico, un protocolo que resuelve el tema de la variante o bypass de la Comarca de Pamplona, que se firma en 2009, en el que se establecen unas cifras concretas de inversión, que, en principio, es el marco en el que nos sujetamos. Ese protocolo conlleva el desarrollo de un proyecto que se realizó inicialmente en 2004 y que ahora está en revisión, a la espera de que se dé ya la última versión, la más ajustada, porque el objetivo, lógicamente, es hacer el proyecto correspondiente pero con el menor precio posible, y eso quizás va a suponer el redimensionamiento de la inversión inicial en la estación, que será una estación más adaptada a los tiempos.

Luego tenemos un convenio que se titula *Para el desarrollo de alta velocidad entre Zaragoza y la Comarca de Pamplona*. La realidad es que en lo concreto solamente se refiere al tramo Castejón-Pamplona. Ahí es muy concreto, hay un anexo con una definición de tramos, con unos costes, unas inversiones previstas tanto en plataforma como en superestructura, muy concreto. Ese convenio quizás ha tenido una previsión demasiado optimista en cuanto a su desarrollo, porque la realidad es que luego ha habido problemas, como los que le he narrado antes, para acabar desarrollándolo. Son cinco tramos. Estos cinco tramos nacen en Esquíroz, cerca de Pamplona, y mueren en Castejón, antes del río Ebro. Esta vía no tiene continuación, lógicamente, hacia el otro lado, porque para saltar el río Ebro hace falta un puente que no está previsto en este convenio, un puente que creo que cuesta alrededor de cincuenta millones. Al otro lado están las vías actuales, doble circuito, que trascurren a Zaragoza.

BORRADOR

Este convenio también incluye la previsión de estudios de alternativas de trazados para el tramo entre Castejón y Zaragoza-Plasencia de Jalón. Es cierto que en 2008 se encargaron unos proyectos ya constructivos de varios de estos tramos, excepto el Tudela-Castejón, los demás se encargaron. También es cierto que se paralizaron, están paralizados, y no, desde luego, por el Gobierno de Navarra.

Nuestra pretensión, naturalmente, y dentro de este convenio, es que se reactiven, que se redacten, que se concluyan los estudios de alternativas y que se decida sobre una propuesta concreta con un precio, que es exactamente lo que vamos a tener, en el horizonte que sea, pero que es lo que exactamente vamos a tener como enlace de alta velocidad. De otra manera, pienso que estamos lejos de tener algo. Ese paso hay que darlo y tener el proyecto.

Finalmente, hay un protocolo de 2011, que firmaron el Gobierno de Navarra, el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma Vasca, para el estudio y selección de alternativas de conexión entre la Comarca de Pamplona, léase Zuasti, y la Comunidad Autónoma Vasca. Tenemos entendido que hay un estudio de alternativas, pero no se nos ha facilitado ni se ha expuesto al público. Esta es la situación. Situación que ha motivado que me haya reunido con la Consejera nombrada hace poco tiempo y hayamos acordado solicitar por carta, que ya lo hemos hecho, una reunión con el Ministerio de Fomento para constituir una comisión que, por cierto, desde que se firmó el convenio no se había constituido, y tratar por primera vez esta cuestión para dar avance a este estudio de alternativas. ¿Por qué? Porque estamos un poco como antes, si no avanzamos al menos en este plano, es que no avanzamos. Es importante avanzar, aunque sea a poquitos. Yo no aspiro a ver como Consejero esto construido, pero sí aspiro a dejar al menos cierta tarea hecha. Evidentemente, la situación económica será la que mande, será la que decida qué posibilidades tiene el Estado de ejecutar una obra u otra, pero, hombre, si no resolvemos el estudio de alternativas, si no hacemos proyectos constructivos, malamente vamos a avanzar, y es nuestra intención que en este periodo se ejecute por lo menos esta parte: decisión sobre alternativas, decisión técnica de cuál es la

alternativa más adecuada, encargo y redacción del proyecto constructivo correspondiente, para saber a qué nos enfrentamos.

Bien, ¿qué nos ocurre? Que nosotros no queremos detener el compromiso del Estado firmado en 2010 de ejecución del tramo Castejón-Pamplona. Creo que ya se ha retrasado demasiado. Teóricamente eso tenía que estar ejecutado en 2015 y vamos muy retrasados.

Nosotros hemos hecho un replanteamiento de lo que se podría hacer aquí y nos sale un escenario que puede estar en 2018-2019, que es el escenario que le hemos planteado al Ministerio de Fomento, por cierto, y es el escenario que estamos peleando, por tanto, esta todavía sin atar. Créame, señor Villanueva, que está sin atar. Ese escenario no ha sido aceptado porque mejor no poner escenarios. Esa es la realidad. Nosotros queremos que haya escenarios, y creo que en eso coincidimos, por lo menos con el PSN, de manera concreta y taxativa. Claro, nosotros queremos adelantar, y creo que estamos en el derecho de adelantar, porque tenemos ese compromiso firmado, del cual no vamos a abdicar en ningún momento. Sería irresponsable hacerlo, decir: ahora no, aplazamos esto. No, no, no, esto es pieza cobrada, hay que ir a por ella y, por tanto, hay que ejecutar esto y, además, creo que es bueno porque luego tiene otras consecuencias que ya he explicado en alguna ocasión y que no tengo ningún inconveniente en reiterar.

Pero ¿qué pasa si en 2018-2019 ejecutamos esto y el Estado no lo ha podido ejecutar? No ha podido vamos a decir no por mala voluntad, vamos a pensar que no es por mala voluntad, sino que no ha podido porque la cuestión económica la que es y hay que priorizar. ¿Qué pasa si tenemos esto ejecutado y el Estado no ha podido hacer las conexiones hacia un lado o hacia otro? Pues tendríamos un problema serio de credibilidad probablemente. Por tanto, ¿qué le hemos planteado al Estado? Una mejora sobre lo ya existente, no es otra cosa, una pequeña mejora sobre lo ya existente, no se trata de hacer ninguna nueva plataforma, no, es una mejora que además va a quedar para siempre, porque esta línea va a seguir existiendo y va a seguir dando servicio, le vamos a dar más capacidad, vamos a mejorar sus prestaciones. Estoy

BORRADOR

hablando ya de apelativos que se han hecho tradicionalmente a esta cuestión. Por lo tanto, le hemos dicho: bueno, al menos para esta fecha te tienes que comprometer a que nos empalmas en alta velocidad, nos unes en ancho europeo tanto con la Comunidad Autónoma Vasca como con Aragón. Al menos eso. Y en eso parece que hay cierto consenso.

El problema es que nosotros queremos más, somos muy pedigüeños, creemos que nos merecemos más, yo creo que es verdad que nos lo meceremos porque, además, estamos en el mapa, siempre hemos estado en el mapa. Tenemos la lógica de pensar de que va a haber mucho apoyo europeo para estas inversiones y queremos tener esto en un escenario, que ya no sé si es el 2024, el 2025, el 2028 o el escenario final del plan de la Comunidad Europea, el 2030, es nuestra intención, unido, como se ve en este mapa, en alta velocidad por la solución de Ezkio-Itsaso o la solución de Vitoria, sinceramente, a mí eso no me preocupa tanto. Además, creo que es el Estado el que tomará la decisión, independientemente de que nosotros empujemos más por una o por otra. Pero sí es verdad que esto nos va a poner en una situación ferroviaria ciertamente envidiable. Envidiable porque ya tenemos una posición geográfica importante y porque esto nos va a acabar de conectar de todas las formas posibles a través de una infraestructura de futuro, tanto con Europa como con el resto de España.

Pasando a las características de la plataforma que usted ha comentado, les he aportado aquí un cuadro en el que se resume y, además, en esos dos escenarios: solución inicial, 2018-2019; solución final, he puesto 2024-2030 porque realmente no he encontrado ninguna bola de cristal en el departamento, han debido quitármelas y no sé dónde comprarlas. Entonces he puesto aquí las características de esos dos escenarios, que obvio reiterarlas porque ya las tienen todas ustedes allá. Solo quiero decirles que las nuevas plataformas que se construyen en ancho UIC se van a ejecutar para vía doble. Es verdad que en un primer momento solo se va a ejecutar un carril, pero la plataforma se ejecuta en su ancho para tener doble vía. Inicialmente se hace una y también queda la vía convencional mejorada, por cierto, pero se ejecuta una sola línea. Esto es lo que estaba previsto.

BORRADOR

En cuanto a previsiones de usuarios y mercancías, yo no quiero caer en eso que han criticado ustedes de que siempre estamos haciendo promesas, he intentado acudir a datos, a datos más o menos creíbles. Desde luego, no son datos que yo me he inventado, son datos que he conseguido sacar de aquí y de allá. Tenemos un problema de capacidad y ciertas limitaciones en el tramo Castejón-Pamplona. Bueno, en general, la línea de ferrocarril que atraviesa Navarra, lo que llamamos el corredor navarro, es una única línea, por lo menos entre Castejón y Alsasua, lo cual ya es una dificultad importante, pero es que entre Castejón y Pamplona tenemos unas rampas de diecisiete milímetros por metro. Esto, teniendo en cuenta que el Castejón-Logroño está entre nueve y dos milímetros por metro, provoca que la mayoría de los trenes de mercancías prefieran ir por Logroño hacia Miranda que venir por Pamplona porque, claro, es mucha más pendiente y más difícil de resolver.

Por otro lado, parece ser, y no sé cuál es exactamente la razón de esto, si es una razón técnica, que hay un punto crítico, al parecer, en el tramo Castejón-Villafranca que condiciona toda la capacidad de este tramo a cincuenta y ocho trenes por día, si bien actualmente el número de trenes que transcurre por este corredor debe estar en torno a unos treinta. Estas son las circulaciones medias semanales que tenemos aquí en los distintos tipos de servicios que se prestan. No lo reitero porque ya se los he dado.

¿Qué estimaciones de mayores circulaciones con una plataforma de ancho UIC? Bueno, pues dependerá de cómo se estructure en conjunto y en cada momento. Lógicamente, en un escenario final en el que toda la infraestructura ferroviaria esté construida en ancho UIC y alta velocidad, es previsible que haya más trenes, más circulación, por lo tanto dependerá mucho de esto.

Hemos recogido unos estudios y análisis realizados con base en el anterior Plan de Infraestructuras del Estado, que se redactó para el periodo 2005-2020, que contempla la integración del corredor navarro ya en la Red Transeuropea de Transportes como tráfico mixto, contemplado también para el tráfico de mercancías, no solamente de alta velocidad, y que han estimado las

circulaciones diarias que les pongo aquí, como ven todos ustedes, en distintos tipos de trenes, en AVE, en Talgo, etcétera. Aquí ya la alta velocidad la recorren varios tipos de trenes. Incluso ahora parece ser que Renfe ha sacado un nuevo tren, que llaman el Abril, que debe correr mucho más que el TAV, que alcanza no sé qué velocidades estratosféricas y que parece que lo van a poner en circulación pronto. Esto es algo que evoluciona, lo que ellos llaman en la jerga ferroviaria el material rodante evoluciona constantemente.

¿Perspectivas una vez completado el corredor? Se constituiría el corredor con menos distancia entre Zaragoza y la frontera europea. Es un buen dato. Las pendientes operativas que tendríamos permitirían que los operadores ferroviarios, que, como todos ustedes saben, van a ser liberalizados próximamente, van a entrar nuevos operadores ferroviarios privados, puedan desplazar más mercancías por Navarra que por La Rioja. También es una buena cosa. Además, las mejoras de sistemas de señalización y la disponibilidad de apartaderos permitirán la explotación de trenes de una longitud de setecientos cincuenta metros, que es una mejora competitiva muy notable en el tema del transporte de mercancías, ya que actualmente solo pueden circular trenes de cuatrocientos cincuenta metros y esto reduce mucho su capacidad.

Se van a generar importantes sinergias con el transporte de carretera, ese es el futuro, la multimodalidad del transporte, puertos secos, donde se embarcan mercancías en tren a través de camiones que las traen en un radio de cien o ciento cincuenta kilómetros. Ese es el futuro del transporte., no tanto por carretera, como tenemos ahora, sino a través de estas previsiones.

Y la plena operatividad de la Red Transeuropea de Transportes generará un tránsito de mercancías desde y hacia los corredores Atlántico y Mediterráneo, que permitirá mejorar la oferta de servicios y la conectividad de nuestra Comunidad.

En la diapositiva siguiente les traigo la carga trasportada por ferrocarril de Navarra. Actualmente, como ven ustedes, tenemos 331.000 toneladas –aquí pone toneladas, efectivamente– en mercancías y con el otro dato que hemos

BORRADOR

podido sacar de estimación de lo que se denomina potencial ferrocarrizable –perdón por la palabra tan rara–. De la carga en Navarra tengo que decir varias cosas: que la terminal intermodal de Adif está funcionando muy bien, apenas se ha abierto y ya tiene tres trenes semanales que operan hacia Zaragoza como estación intermedia y hacia Barcelona, al puerto de Barcelona; durante los cinco primeros meses del año se han realizado cuatrocientas setenta operaciones, algunas también con Santander y Valencia; que en un estudio realizado por la ANL, la Agencia Navarra de Logística, se estimó que la mercancía potencialmente ferrocarrizable ascendía a la cantidad de 3.324.000 toneladas, es decir, aproximadamente el 6 por ciento de la mercancía total trasportada en este momento por carretera. Es un dato significativo importante de potencial, de incremento. Hablo de potencial, luego iremos viendo qué puede ser.

Me pregunta usted qué porcentaje de transporte por carretera quedaría eliminado por su transvase al ferrocarril. Bueno, esto responde a una política global del Estado, evidentemente, no podemos hablarlo en Navarra, que somos una comunidad pequeña dentro del Estado. Esto es una política del Estado, una política de Estado que ya se inició en la anterior legislatura con el Partido Socialista. De hecho, he traído aquí una serie de diapositivas provenientes del Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías, que se redactó en 2010, por tanto, estando el Partido Socialista, y me consta que en el Partido Popular están teniendo una labor continuadora de este plan, a través de otro Plan Estratégico de Transporte de Mercancías, cuyo contenido no conocemos exactamente todavía , pero ya hemos tenido alguna reunión a este respeto.

Como ven ustedes, dentro de los países europeos eso son estimaciones de 2008, un tanto antiguas, pero, bueno, es lo que de momento he podido conseguir. Estoy a la espera de que el ministerio elabore ese nuevo plan y nos traiga información más exacta sobre fechas posteriores, pero de momento no está disponible. En 2008 el transporte de mercancías por ferrocarril en España solamente ascendía al 4,1 por ciento. Es posible que haya caído y haya vuelto a remontar, es posible, pero no lo sabemos.

BORRADOR

Si ustedes ven cuál es la situación de otros países europeos, es bien diferente. Alemania, que es un país que optimiza mucho el ferrocarril, lleva el 22 por ciento de su transporte en ferrocarril, que es una cantidad muy notable. De hecho, Volkswagen reclama que su política de transporte es ferrocarril, ferrocarril y ferrocarril, que lo que está haciendo ahora es algo que se corresponda con su política y, además, le resulta más caro. Es un dato importante. Pero, bueno, en Francia están en el 16 por ciento, o estaban en el 2008. Por tanto, son objetivos que deberían hacernos pensar.

Este es el mapa, en rojo estamos nosotros, como ven ustedes, casi de los peores, con Italia. Este es otro tipo de datos.

Estos son unos datos de un estudio de transporte en España que realizó la Fundación Encuentro en 2010, que vienen a coincidir más o menos con los datos que he mostrado antes. Se ve que en España prácticamente es el 4 por ciento lo que se transporta por ferrocarril, mientras que en la Unión Europea en ferrocarril sería el 15 por ciento y el 7 por ciento en transporte fluvial, que tiene mucha importancia porque muchos ríos en Europa tienen esa capacidad de ser ríos con transporte y, por tanto, también es una opción muy utilizada.

Hay más datos a los que no hago referencia por no aburrirles. Aquí también se ve un poco cómo estamos en cuanto a ferrocarril-carretera, análisis de tráfico de mercancías. Voy a pasar esto un poco rápido, y vamos a lo que se planteó en 2010 como objetivo del plan estratégico, que era pasar de una cuota de 4,1 a una cuota del 8 al 10. Como digo, desde el punto de vista de Navarra y desde el estudio que hizo ANL se preveía un 6 por ciento, luego estamos incluso por debajo de esos objetivos. Quizás esto sea demasiado optimista en un plazo relativamente corto, a lo mejor es alcanzable dentro de unos años, pero indudablemente es deseable. Yo creo que es la apuesta que tenemos que hacer en este país para que el transporte no se realice tanto por carretera y se realice más por ferrocarril, pero eso requiere inversiones importantes, adaptación de las vías y, por lo tanto, una política que tendrá que seguir apostando por invertir en infraestructura ferroviaria.

BORRADOR

Aquí están un poco las líneas de la línea estratégica; ahí se ve nuestro corredor, que está perfectamente incluido; los centros logísticos previstos también en este plan, que se reitera también dónde están.

Y en cuanto a costes y desembolsos, he traído esta diapositiva para intentar aclararlo. Algunas son previsiones que están ahí en rosa, otras también son previsiones pero no lo he puesto en rosa, no sé por qué, pero voy a intentar desentrañarles esta tabla. Tenemos primero una cosa que está firmada en convenios, en verde, que es el coste de la nueva plataforma Castejón-Pamplona, 675 millones, de los cuales la parte de plataforma, que es la que adelanta el Gobierno de Navarra, son 450. Estos son datos objetivos que están recogidos en el convenio. En el protocolo del bypass de Pamplona o eliminación bucle ferroviario, como también se le ha llamado, y nueva estación ferroviaria, hay una previsión de 110 en total que, aunque está incluido aquí, dentro del adelanto del Gobierno de Navarra, y así es porque lo va a hacer el Gobierno de Navarra, lo paga el Gobierno de Navarra, no tiene el mismo mecanismo de retorno que el anterior, pues lo que está previsto es que, como consecuencia del desarrollo del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la zona de la estación, también conocido como Camino de Santiago, el Gobierno de Navarra, anteriormente el Consorcio, que es una de las cosas que también están cambiando en la redacción, anteriormente era el Consorcio formado por el Gobierno de Navarra y tres Ayuntamientos, ahora es el Gobierno de Navarra el que asume esta responsabilidad, recupera inicialmente era da toda la inversión. Veremos qué pasa en 2018 cuando se pueda hacer esto, o en 2019, cuando se pueda levantar la nueva estación, qué precios habrá en aquel momento de los solares resultantes, pero estaba previsto que recuperara la totalidad, en su momento, de los 110. Como digo, no quiero ocultarles que esto naturalmente es algo imposible de determinar en estos momentos.

Luego tenemos dos tramos que si finalmente el convenio se acaba firmando en estos términos nos permitirán unir, a través de una mejora en ancho mixto, Castejón con Aragón y Zuasti con la Comunidad Autónoma Vasca, con un coste que aquí hemos calculado de 2,2 millones, porque hemos

BORRADOR

querido ser conservadores. Por lo tanto, no hemos acudido a eso que el líder del PSN se refirió ayer como solución no homologada, que ya sabemos que no está homologada, de hecho, en mi comparecencia hablé de las dos opciones, pero entendemos que está en proceso de homologación. Pues vamos a ser conservadores y vamos darle 2,2 millones. Hemos sumado 240 y 180, en total 1.205 de inversión en ese escenario digamos a medio plazo 2018-2019. Evidentemente, si se construyera en esa solución todavía no homologada los costes se reducirían notablemente en la parte que está pintada en amarillo.

En un escenario ya para este periodo 2019-2030, es decir, cuando se construyan las conexiones en alta velocidad, tenemos previsto porque así se ha estimado, es una estimación, la verdad es que esto tampoco responde al proyecto, es una estimación con base en costes parecidos, no sabemos si se acertará o no, 1.265 millones para la conexión con Aragón. Eso es lo que se ha estimado, luego ya veremos cuando se hagan los proyectos. Hay una estimación sobre la alternativa Ezkio-Itsaso, que a mí se me ha trasladado que son aproximadamente 2.000 millones; y hay una estimación de la alternativa a Vitoria, evidentemente, no se harían las dos, se haría una o la otra, de 1.000 millones. Total, con una tendríamos un coste final, incluida la primera inversión realizada, de 3.265, y con la otra sería de 2.265. Bueno, perdón, eso es solamente para la mejoras o las nuevas obras a realizar en 2019-2030.

Y sobre los costes finales, aquí planteo dos alternativas: una con conexión Ezkio y otra con conexión Vitoria. Solamente las nuevas plataformas serían 4.050, plataformas, superestructura, etcétera, las nuevas vías, y si incluyéramos la parte previamente ejecutada en ancho mixto que ahí queda para futuro uso, serían 4.470 para la conexión Ezkio, y para la conexión Vitoria serían 3.050 y 3.470. Repito, esto son previsiones, los de esta última parte no son datos fundamentados en proyectos, pero, bueno, sirven para tener una primera idea, que es lo que hasta ahora conocemos y lo que le puedo trasladar en estos momentos.

Y con esto me someto a sus preguntas, que supongo que tendrán muchas, encantado de la vida. Gracias.

BORRADOR

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias, señor Consejero, por las informaciones que nos ha dado, que, sin lugar a ninguna duda, serán de interés para los Parlamentarios y para la ciudadanía, que es a la que realmente le preocupa este tema. Tiene la palabra el señor Manu Ayerdi. Zurea da hitza, Ayerdi jauna.

SR. AYERDI OLAIZOLA: Eskerrik asko, Presidente jauna. La verdad es que lo primero que tengo que hacer es agradecer la información. Quiero señalar que es una información detallada y que, como tal, desde luego, y, además, siendo tan serio el tema al que se refiere, mecerá todo el análisis y todo el estudio pormenorizado que sea preciso. Si además esto se completa con el resto de la información que está solicitada por mi parte, pues fenomenal. Yo creo que todo eso, sin ninguna duda, nos ayudará a aportar luz y a ir concretando y perfilando todavía mejor, si cabe, nuestra posición.

Agradezco también las valoraciones que ha hecho en relación con lo que está pactado y no pactado, en relación con lo que está acordado y no acordado. Yo creo que ha quedado por lo menos razonablemente claro, creo que usted lo ha dibujado con claridad, lo que sí será interesante será escuchar después a los portavoces del grupo Popular y del Partido Socialista, a ver si tienen la misma percepción y el resto de los grupos salimos de aquí con una visión clara sobre si hay una percepción única o hay una percepción diferente sobre esa materia, porque, sin ninguna duda, también es una cuestión relevante.

A partir de ahí, lo que yo sí quería es, por lo menos, fijar en cierta manera la posición que ahora mismo, y con los datos que tenemos en la mesa, tenemos nosotros en la materia, más allá de que es evidente que hay cuestiones, sin ninguna duda, que todavía habrá que perfilar y definir. A nosotros nos parece que la solución ferroviaria para Navarra es una cuestión absolutamente estructural, no estamos hablando de una cuestión que deba medirse en un prisma ni de cinco años ni de diez años ni de quince años ni de veinte ni de treinta, sino que seguramente se tiene que medir en un prisma desde un foco mucho más largo ¿no? De hecho, usted lo ha señalado también

y todos somos conscientes. Las líneas que tenemos ahora son del siglo XIX, es decir que no sé si rondan los ciento cincuenta años de vida, si no los superan, con lo cual, desde esa perspectiva, entendemos que esta apuesta que ahora haga o no haga, o que en estos años haga o no haga la Comunidad Foral, debemos verla desde esa perspectiva de un largo plazo, pero de verdad a largo plazo, un largo plazo al que seguramente no estamos muy acostumbrados en la clase política y a veces también en la sociedad a analizar las cuestiones.

A partir de ahí, siendo una cuestión estructural, lo que yo creo también es que la que se plantee tiene que ser una solución que genere ilusión en la ciudadanía, que la ciudadanía se ilusione con lo que se le plantea, porque yo creo que al final es importante que la ciudadanía, en cierta manera, compre el proyecto, compre la solución o compre la solución y la apuesta estratégica que se hace. Yo creo que esa es una cuestión determinante. Y quizás es aquí donde nosotros vemos el problema. Ahora mismo, por lo menos, ya sabemos que ciudadanía hay diversa y variada, y seguro que puede haber ciudadanía mas ilusionada o menos, pero nosotros percibimos que ahora mismo la solución que ustedes nos están poniendo encima de la mesa, una solución en la que lo que dibujamos es alta velocidad Pamplona-Castejón, tercer carril, digo la solución a corto plazo, ya sé que usted ha dibujado después una segunda fase, es una solución que más que ilusión yo diría que genera una preocupación y frustración. A nosotros, por lo menos a mí, yo se lo digo tal cual lo siento y, desde luego, tal cual lo siente la formación a la que represento, en lugar de generarnos ilusión nos preocupa e incluso nos frustra –yo creo que se podría decir que esa es la palabra–, porque, efectivamente, para nosotros la solución integral, la solución del corredor Zaragoza-Y vasca debe tener una característica de ancho internacional, y yo creo que esto no lo discute absolutamente nadie. Creo que en ese sentido seguramente todos los grupos estamos de la mano, pero dentro de la importancia estructural de todo el corredor y de que todo el corredor sea de ancho internacional, donde a nosotros nos parece que está la prioridad, y la primera prioridad dentro de la prioridad, si la expresión sirve, es en la conexión que hacemos desde Pamplona, y si hablamos de mercancías tendríamos que matizar y hablar de la

BORRADOR

terminal intermodal de Noáin, que también se ha señalado en la exposición, pues, desde luego, repito, la prioridad de las prioridades está en la conexión hacia Europa, y es ahí donde nosotros creemos que, siendo la prioridad de las prioridades, debe centrarse o debe empezarse o es al menos donde la ciudadanía debe visualizar que está claramente la prioridad. Y para nosotros por lo menos ese es un elemento clave para que la solución global que se le da a todo el corredor realmente genere ilusión en la ciudadanía.

Entonces, una solución que empiece priorizando el tramo intermedio es una solución que desconcierta, es una solución que no ilusiona. Sin embargo, una solución que empiece por la prioridad de las prioridades, que es la conexión con Europa, creemos que puede ser percibida de otra manera. Y dentro de eso, cuando hablamos de conexión con Europa, nosotros, desde luego, lo que sí vemos, y en eso seguramente estemos de acuerdo, es que el tercer hilo, el tercer carril, no es una solución suficiente en esa salida desde Pamplona hacia Europa. Eso lo tenemos claro y eso no puede ilusionar en absoluto, no puede ilusionar en absoluto ni para las mercancías ni para los pasajeros ¿no? Nosotros, desde luego, vemos claro que ahí tiene que haber una construcción de una nueva línea de prestaciones suficientemente altas tanto para mercancías como para pasajeros, eso lo tenemos absolutamente claro.

Desde esa perspectiva, insisto, no podemos comprar la idea de que la prioridad de las prioridades, en términos de alta prestación y en términos también de concentración de la inversión, sea Pamplona-Castejón. Es verdad que usted ha dicho al principio una cosa que nosotros valoramos positivamente, ha dicho usted que hasta el rabo todo es toro. Fenomenal, hasta el rabo todo es toro, eso quiere decir que nos podemos cuestionar todo. Perfecto. Yo le cojo ese mensaje, y ese es el hilo que nos interesa. Nosotros pensamos que, efectivamente, hasta el rabo todo es toro y. desde esa perspectiva, nos podemos cuestionar absolutamente todo, también dónde están las prioridades de las prioridades, y eso es lo que ponemos encima de la mesa, desde luego, en este momento.

También ha dicho usted otra metáfora del mundo de la caza, aunque yo, desde luego, no soy no soy en absoluto especialista, y es: pero, hombre, tenemos una pieza cobrada, cobrémosla. Creo que ese es el otro símil que usted ha hecho. Mire, nosotros no queremos que se pierda ni un euro de inversión del Estado en Navarra, eso lo tenemos absolutamente claro, y sabemos también que esa inversión del Estado no puede transformarse en otro tipo de gasto, ya sabemos que no podemos decir que si no hacemos tren, hagamos educación, hagamos sanidad y tal. Somos conscientes de todo esto. Pero sí entendemos que esa pieza que está cobrada se puede negociar a cambio de cobrar una pieza en otro sitio dentro del mismo corredor. Sí pensamos eso, porque, efectivamente, tenemos una pieza cobrada, no la dejemos soltar, pero eso no quiere decir que no podamos transformarla por otra.

A partir de ahí, en cualquier caso, la semana que viene en el Pleno hay un par de mociones. Yo creo que será el momento también para que debatamos con más profundidad las posiciones, nosotros seguro que también tendremos ocasión de alargarnos más. Yo creo que a todos los grupos nos interesará posicionarnos con intensidad en la materia.

Seguiremos estudiando, estudiaremos lo que usted nos ha facilitado hoy, lo estudiaremos a fondo, estudiaremos a fondo también lo que nos facilite, lo que nos dé, estaremos atentos también a otras aportaciones que puedan venir, desde luego, desde la ciudadanía y desde otros agentes, en la medida en que también nos resulta, por lo menos a este portavoz, fácil conectar, contactar, recibir información o recabar información de la Comunidad Autónoma Vasca en lo que se refiere a este corredor, desde luego, también así lo haremos porque, al final, creemos que es determinante tener el máximo de información y el máximo de transparencia

Insistimos, debemos ver esto desde una perspectiva a la que no estamos acostumbrados, una perspectiva de cien, ciento cincuenta años, y yo creo que eso es algo que no podemos obviar, pero a la vez, insisto, tiene que tiene que ser un proyecto que ilusione y, de verdad, por lo menos para

nosotros, tal y como ustedes lo están planteando, no consigue ilusionar a la ciudadanía. Eskerrik asko.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Eskerrik asko, eta orain Amezketa jauna, zurea da hitza.

SR. AMEZKETA DIAZ: Muchas gracias, señor Presidente. Me va a permitir, señor Consejero, algo que antes se me ha olvidado. Usted me ha hecho una advertencia, digamos, ante alguna cosa de las que yo he dicho. Ha dicho: hombre, señor Amezketa, no vaya por ese camino porque seguramente usted saldrá perdiendo. No, yo no voy a salir perdiendo. Yo, afortunadamente, tengo una trayectoria política absolutamente democrática, absolutamente respetuosa con todos los derechos humanos, que es pública y archiconocida desde hace docenas de años. No voy a perder nada, dígase lo que se diga y acháquese a lo que quiera achacar yo no voy a perder nada, no tengo nada que perder porque eso no se pierde, eso cuesta mucho ganarlo y una vez que se gana ya no se puede perder. En todo caso, llegado el momento, algunos, además de eso, estamos haciendo esfuerzos importantes de eliminación de problemas antiguos, de soluciones de convivencia más importantes que las que ha habido en otros momentos, que otros, simplemente, no quieren hacer. A mí no me asustan nada los que un día se acostaron de una forma y al día siguiente se levantaron con la obligación de tener que ser demócratas. En absoluto, no me estoy refiriendo a nadie en concreto, pero me refiero a lo que es la historia, lo que es la vida y lo que es la actividad y la actuación política.

Y, dicho eso, entro en el asunto. A algunos nos gusta trabajar y trabajamos. Creo que todo el mundo acaba de decir que tenemos delante una información importante, yo creo que es muy importante, pero, señora Castillo, está aquí porque alguien se ha encargado de pedirla, y no ha sido usted, no tenga ninguna duda. Yo le agradezco mucho al señor Consejero el esfuerzo que ha hecho para prepararla, pero si esto está aquí ahora sobre la mesa no ha sido por usted, ha sido, probablemente, a pesar de usted. Otros nos hemos encargado de pedirla y, afortunadamente, se ha satisfecho esa petición.

BORRADOR

Mi seguimiento del Plan 2012, como mi seguimiento presupuestario, en un caso se inicia desde que se plantea el Plan 2012 y en el otro desde que estoy en este Parlamento. Supongo que usted lo sabe sobradamente, por lo tanto, no tiene derecho a decir lo que ha dicho en la anterior ocasión. Aquí sí que hay muchos Parlamentarios, fundamentalmente los Parlamentarios del Gobierno, que a la hora de preparar sus intervenciones se limitan a solicitar al Gobierno el papel con lo que hay que decir y lo que al Gobierno le convenga, y nada más, pero no piense usted que todos los frailes tiene el mismo aire. Y expresamente uso ese refrán cuando podía haber usado otro que no me da la gana usar porque este es mucho más respetuoso.

Seguramente todos hacemos las cosas mal, unos más que otros y, desde luego, quien más hace, es lógico que haga más cosas mal, y me sigo refiriendo a usted, señora Castillo. Es que el PSIS que hizo el Gobierno del polígono de Valdizarbe lo ha anulado el tribunal. Ustedes hacen un abuso del poder con muchas cosas que luego los tribunales se encargan de decir que no sirven. Y no es el único caso, está también el de residuos, el de las centrales de Castejón, que ya no sé qué hay que decir sobre eso, son cacicadas que hacen ustedes, su Gobierno, con abuso del poder. Por lo tanto, no vayan buscando la boca porque seguramente ustedes, probablemente porque al estar en el Gobierno tienen que hacer más cosas, hacen más cosas mal que los demás.

Nosotros tenemos una opinión muy clara sobre lo que tiene que ser el ferrocarril en Navarra. Nosotros somos perfectamente conscientes de que en el siglo XIX Navarra quedó marginada, olvidada en la planificación ferroviaria. A lo mejor desde Navarra hubo más interés en que eso fuese así que en que fuese lo contrario, pero ese es el hecho cierto, y ese hecho cierto ha costado muy caro a Navarra, le ha costado a lo largo de todos esos años estar fuera de los circuitos de transporte ferroviario a todos los efectos. Cuando hace cuarenta o cincuenta años se decía: Navarra tiene la mejor red de carreteras de todo el Estado. Claro, qué remedio, porque, entre otras cosas, lo que no tenía era posibilidad alguna válida de verdad de ferrocarril.

Y precisamente porque somos conscientes del costo histórico que eso ha tenido para Navarra queremos que haya en Navarra un ferrocarril moderno, que resuelva los problemas del ferrocarril que no resolvió el anterior, que tenga ancho europeo, que tenga los tratamientos, las características en cuanto a velocidad, en cuanto a capacidades, que son exigibles en estos tiempos. No nos hartaremos de repetirlo. Por lo que no estamos es por aventuras, porque le voy a decir que en esos veinte años a los que me refería antes –no sé qué podrán decir los demás Parlamentarios– probablemente es la primera vez que vemos encima de la mesa algo con unos ciertos visos de seriedad, así de sencillo, en veinte años. Porque, claro, el Gobierno de Navarra encargó un estudio –no sé cuánto dinero costó, -sí lo sé pero me lo quiero callar– con muchas páginas hace siete u ocho años, con mucha ingeniería y con mucha información, y un Consejero del Gobierno de Navarra a una pregunta de este Parlamentario, se encargó de decir: oiga, tírenlo a la papelera que eso no vale para nada. Efectivamente. Lo ha dicho usted en una de las expresiones, no he querido ni apuntarla textualmente, pero, vaya, es que estamos muy verdes con todo esto, sabemos muy poco de cómo van a ser las cosas. Pues empecemos a asumirlo.

Esta mañana he oído reconocer que hasta el Gobierno se puede equivocar. Eso no lo ha dicho aquí nadie ni por equivocación.

Pero seguimos con los mismos problemas. Y ¿cuándo? Pues algunas cosas a lo mejor en 2019. Y esas son las cosas que nos van a llevar de ningún sitio a ninguna parte, porque como faltará la continuación y faltará el origen, pues eso. En otras cosas, el completo, cuando se haga el origen –Zaragoza-Castejón– y el final, sea cual sea, –Pamplona-equis–, se prevé en 2024, sí, pero resulta que en los últimos números ya se habla de 2030, si mal no recuerdo. En la última página pone costes para el periodo 2019-2030.

Cuando yo hablé la primera vez en este Parlamento, hace seis años, del tren de alta velocidad, dije: ¿de qué fechas están hablando ustedes? Porque estaban dando fechas. En el 92 se hizo Sevilla-Madrid, Madrid-Sevilla. Habrá cumplido aquel veinticinco años y aquí estaremos sin nada. Los veinticinco

BORRADOR

años se cumplirán en el 2017, aquí las primeras previsiones hablan, en todo caso, de más adelante. Cuando algunos dicen que esto no puede ser, aciertan y todo, y a lo mejor es algo más que acierto, es un análisis un poco más amplio de lo que se suele hacer.

Las características, pues muy bien, veo que responden perfectamente a las exigencias de transporte de mercaderías, pero, claro, con una salvedad, y además usted ya las ha cubierto: oiga, que lo de Ezkio-Itsaso no sabe nadie si va a ser por ahí o no. Hombre, si ha de reunir esas características seguro que no puede ser por ahí, porque el desnivel existente es imposible.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Señor Amezketa, su tiempo se agota, vaya terminando.

SR. AMEZKETA DIAZ: En definitiva, ¿dónde va a ir el ferrocarril? ¿Cuál va a ser...? En estos momentos dicen: hemos planteado al Estado una mejora, la del tercer carril. Pues, señora Castillo, hace seis años, cuando uno de los nuestros hablaba de esto, ustedes decían que eso era la mayor chapuza ferroviaria imaginable. Era de ustedes, de su partido, miembro del Gobierno. Y, claro, si al final todo esto que tanto cuesta, que tanto vale, que no sabemos muy bien cuánto, porque, claro, estos números de la última página son la plataforma... ¿Vestida? ¿Con todo? Pues no me sale lo de los seiscientos setenta y cinco millones de Castejón-Pamplona, porque el otro día oí decir que la nueva revisión solo de los trabajos previos es de seiscientos millones. Se han publicado estos días las revisiones nuevas, no sé, alguien...

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Señor Amezketa, este Presidente disfruta oyéndole, porque estoy disfrutando, pero luego me van a echar la bronca a mí.

SR. AMEZKETA DIAZ: Termino ahora mismo. Y todo esto para sacar de la carretera el 6 por ciento de lo que ahora se transporta en carretera, es decir, vamos a tener las carreteras exactamente igual de bloqueadas que ahora. Sigue siendo una nebulosa absoluta y analizaremos mejor los datos, pero

siguen siendo tantas las incógnitas que es una aventura de incrédulos el poderse meter ahí, pero ustedes mismos.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias, señor Amezketa. Señora Castillo, tiene la palabra.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero agradecer la información del señor Consejero. Creemos que ha dejado negro sobre blanco, ha hablado de las infraestructuras ferroviarias en un concepto muy amplio, no se ha reducido solo a la apuesta por el TAV sino que ha abierto los horizontes y las apuestas de este Gobierno a otros analistas europeos, incluso privados, de fundaciones, etcétera, de manera que nos queda claro, como no podía ser de otra forma, que el TAV no está abordado desde el Gobierno de Navarra como una cuestión pequeña sino como una apuesta a muy largo plazo y que, desde luego, tiene que ser tomada con precaución, además, luego se ha demostrado que, evidentemente, tiene que ser así.

Y como esta Comisión va de previos me van a permitir uno, obviamente, por las alusiones del señor Amezketa. Mire, señor Amezketa, yo le reconozco mi absoluta inexperiencia parlamentaria, llevo poquísimos meses en el Parlamento; que pido información al Departamento de Fomento y a cualquier otro, se lo reconozco; que cuando puedo me reúno, también; que cuando tengo que pedirles información porque no llevo el tiempo suficiente para conocer todo lo que usted conoce con el tiempo que lleva, también se lo reconozco. Pero ¿sabe qué he comprobado? Que con mi poca experiencia parlamentaria le he debido hacer mucha pupa en la intervención anterior porque también habré dicho verdades para que usted se ponga como se pone. Y sobre todo que mi poca experiencia política, no obstante, tiene en este caso, y por lo que usted ha dicho, mayor sentido democrático que el suyo, porque podré no estar de acuerdo con lo que usted dice, y la mayoría de las veces no lo estoy, pero defenderé su derecho a decirlo, cosa que usted no ha hecho conmigo.

En cuanto al resto de las cuestiones que se han dado en la propia comparecencia, la verdad es que el Consejero ha sido muy claro en cuanto a la

BORRADOR

inmediatez, que hemos conocido por la prensa, de la reunión del Partido Socialista y el Partido Popular, legítima, desde luego, pero es una pena, sinceramente, que quienes consideramos que pueden ser nuestros compañeros de viaje en una apuesta tan importante, desde Navarra y cara a España y cara a Europa, siembren más dudas. Yo estoy con el señor Ayerdi en que probablemente en algo estamos fallando, y es que no estamos haciendo una pedagogía buena por mucho que nos esforcemos, y que haya que ilusionar más a la población con el tren de alta velocidad y esa apuesta a largo plazo porque, ciertamente, ahora es difícil defender, lo que, como ha dicho el señor Consejero, en algunas cuestiones son perspectivas, y eso es de difícil defensa. Se lo reconozco y en eso, además, le doy la razón en el análisis de la necesidad de esa constante pedagogía, se la doy sin ninguna duda. Pero, francamente, esperamos desde UPN que el Ministerio de Fomento no tenga en cuenta ni las declaraciones del Partido Socialista ni las del Partido Popular de Navarra, porque, si no, muy mal nos irá, señor Consejero. Si están diciendo lo que están diciendo y ellos dan por hecho que ya está todo pactado, pues nada, dejamos de pensar y, como ha dicho usted, a lo que tenemos. Pero es que no vamos a ir a paso corto, que en esto tenemos que ir a paso largo y esperamos y confiamos todavía en que lo piensen otra vez, en que hagan una reformulación de sus posturas porque, desde luego, si algo podemos hacer desde UPN es achacar que ninguno de los Gobiernos de España presididos por el Partido Socialista o por el Partido Popular han cumplido como ha cumplido el Gobierno de Navarra en materia de infraestructuras, ha sido uno de los Gobiernos autonómicos que ha puesto más dinero encima de la mesa que otras comunidades autónomas, hemos llegado siempre hasta las mugas en la mayoría de las infraestructuras, cuestión que ninguno de los dos Gobiernos ha realizado. Compromisos que no se han llevado a cabo, pero de verdad que no perdemos la fe, la esperanza y ya iba a nombrar la otra virtud que en este caso no creo que sea la caridad porque no la necesitamos, porque Navarra cumple, en todo caso, quien no ha cumplido hasta la fecha es el Estado, el Gobierno de España, y esperamos de verdad que el Ministerio de Fomento, que, como ha dicho el Consejero, ha obrado hasta la fecha como se ha explicado, y el Gobierno de Navarra también, no les haya escuchado mucho y simplemente

apueste por Navarra, porque nosotros como UPN seguiremos apostando en el sentido que se ha explicado claramente en la comparecencia y, además, con toda la autoridad moral que nos confiere el que siempre hemos cumplido con los compromisos que hemos llevado a cabo con los diferentes Gobiernos de España. Y nada más, señorías, muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias. Tiene la palabra la señora Maite Esporrín.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Muchas gracias, señor Presidente. Al hilo de lo que estábamos hablando de la historia, de cómo se dejó a Navarra al margen en el siglo XIX, yo creo que está bien conocer la historia, repasarla, sobre todo, aparte de para tener la información, por supuesto, para no repetir los errores. Y yo creo que en ese sentido estamos ahora en un momento muy importante para nuestra Comunidad, y sería bueno que todos coincidiéramos en que, efectivamente, como se refleja en la documentación y como el señor Amezketa ha dicho, a Navarra en aquel momento se le dejó fuera de un sistema ferroviario moderno, actual y que hubiera dado a esta Comunidad mayores oportunidades, y ahora que estamos hablando de otra posibilidad relacionándolo que el tren de altas prestaciones que no nos pase lo mismo.

En ese sentido, el Partido Socialista en Navarra, y en España también, no ha tenido ningún inconveniente en apostar por el tren de altas prestaciones como un elemento importantísimo para el desarrollo de nuestra Comunidad, hemos trabajado en esa línea, no nos hemos apartado ni un ápice de ella y en eso vamos a seguir trabajando. Cuando estaba el Gobierno del Partido Popular en el Gobierno de España, cuando llegó el Partido Socialista al Gobierno de la nación, a través de un posterior convenio que entendíamos que mejoraba sustancialmente el firmado anteriormente y ahora nuevamente con el Partido Popular lo que queremos es seguir avanzando en esta materia y que, efectivamente, si hay que modificar cuestiones del convenio anterior para lograr unas mejoras, que se haga, si es que no tenemos ningún problema, nuestra posición al respecto es invariable, siempre que sea una mejora y siempre pensando, desde luego, en nuestra Comunidad.

BORRADOR

En cuanto a la reunión que tuvimos con el equipo del Gobierno de Navarra, ahora mismo con UPN, era sencillamente por la sorpresa que nos causó tener la información de que se aceptaba el tercer hilo para Navarra como una solución, que decían temporal, pero sin ningún viso de certeza de esa temporalidad. Nos parecía que una vez que se hace una inversión, de acuerdo que es menor que la del tren de altas prestaciones para Navarra, pero, en cualquier caso, es una inversión importante dudábamos de la temporalidad de esa inversión. Ese fue el motivo de la reunión, decir que no estábamos de acuerdo porque esa solución, como ya se ha recordado aquí, incluso desde el mismo Gobierno de UPN se consideraba una chapuza ferroviaria, entonces ¿por qué la tenemos que considerar ahora como tan estupenda para Navarra? Ese fue el motivo, afirmar que para nosotros no es la solución y, bueno, se quedó en que se harían nuevas gestiones con el ministerio para conseguir que esto fuera temporal, con una temporalidad concreta y que, efectivamente, el tren de altas prestaciones llegara a Navarra lo antes posible. Y estamos pendientes de que UPN nos informe de cuándo van a tener esas reuniones, el contenido de las mismas, etcétera. En ese sentido, además de estar pendientes, nosotros, en la libertad que tenemos como partido, nos podemos reunir para hablar de esta materia y de cuantas consideremos oportuno con los partidos que consideremos idóneos en cada momento.

Ese fue el motivo que nos llevó a reunirnos ayer con el Partido Popular, porque entendemos que todo lo que sea aportar con un sentido positivo está bien. Y ¿qué pasa? Pues que luego nos enteramos de que todo lo que se está haciendo en esta materia en Navarra está acordado con UPN y cuenta con su beneplácito, entonces, claro, cuando hablamos a tres bandas yo creo que es bueno tener información de los dos lados, no solamente quedarnos con la información que unos facilitan cuando podemos tener información de otro lado. Y les informo de que también tenemos información del País Vasco, de nuestros representantes en el País Vasco para ver su punto de vista con la conexión con la Y vasca, que consideramos fundamental para Navarra. Ese fue el motivo de la reunión de ayer con el PP y, desde luego, nos sorprende que prácticamente

todo lo que se ha hecho hasta ahora estaba pactado con ustedes y contaba con su beneplácito.

Aquí el señor Zarraluqui ha dicho que no está de acuerdo con la programación, pero en cuanto al contenido no nos ha dicho que no estuviera de acuerdo con que el tercer hilo fuera la respuesta para Navarra como se había informado. Entonces, a mí no me extraña que la ciudadanía no esté ilusionada con este proyecto si cada día le vendemos una cosa diferente. Es que es cierto, está claro que tenemos que ir con unas ideas claras, con unos proyectos claros y mientras no se demuestre lo contrario, además, ustedes nos venden el tercer hilo como que es una cosa estupenda y maravillosa, ¡ojo!, y como alternativa temporal quizás lo tengamos que aceptar, pero es que después de la reunión que tuvimos con ustedes, que usted lo ha dicho de tapadillo y en el último momento, nos enteramos de que no está homologado todavía con Europa, entonces ¿qué va a pensar la ciudadanía? Estamos vendiéndole un proyecto que ahora nos enteramos de que no está homologado. No me extraña que estén desconcertados y que incluso las personas que estén a favor de esto al final duden.

En ese sentido, quiero decirles que vamos a continuar igual, reuniéndonos con quién consideremos oportuno, que consideramos oportuno que los convenios vayan mejorando, y le queremos recordar también que gracias al convenio que se firmo en aquel momento con el Partido Socialista se han podido licitar las obras que se están haciendo en este momento. Quiero decir también que aquí de lo que se trata es de mejorar lo ya existente. Usted dice: ¿por qué Navarra y el País Vasco tienen que hacer diferente del resto de España la construcción del tren de altas prestaciones? A mí se me ocurre una idea clara: ¿no será porque tenemos un convenio económico especial y por eso se está haciendo de esta manera? Somos las únicas comunidades autónomas que lo tenemos y en ese sentido podemos intentar avanzar las obras, porque el resto de comunidades al ojo lo quisieran el convenio económico que tenemos nosotros y el País Vasco, y, si no, lean los medios de comunicación y verán que día tras día lo reclaman otras comunidades. Hable con Cataluña a ver si lo quisieran para ellos Pero, en cualquier caso, pueden

ser motivos de priorización y si nosotros por este motivo podemos ir avanzando, lo consideramos oportuno.

Dice que nos merecemos el tren de alta velocidad. Me imagino que todo el mundo piensa eso, que nos lo merecemos, pero es que nosotros consideramos que es imprescindible para el desarrollo de nuestra Comunidad. Desde luego, vamos a seguir trabajando en ello, vamos a seguir reuniéndonos con quien consideremos oportuno y les pedimos que nos den información de cuándo va a ser la reunión con el ministerio para darnos la certeza de que el tren de altas prestaciones va a venir a Navarra, cuál va a ser el contenido de la misma. ¿Vamos a tener continuidad con el tren de altas prestaciones en todo su recorrido? ¿Sí o no? ¿Vamos a tener un tercer hilo temporal?, ¿con qué temporalidad? ¿Cuándo se va a homologar el tercer hilo? Es que necesitamos tener esa información, y si es preciso hacer una dilación en el tiempo nosotros somos razonables y entendemos la situación económica de nuestro país, ¡cómo no va a ser así!, pero si hay que esperar pues tendremos que esperar y hacerlo a otro ritmo, hasta el 2030 tenemos tiempo pero, desde luego, lo que no queremos es vender más incertidumbres, queremos vender certezas para Navarra y, desde luego, apostamos, lo decimos una vez más, por el tren de altas prestaciones como una importantísima inversión de futuro para nuestra comunidad.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias. Tiene la palabra Txentxo Jiménez.

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: Pues no sé muy bien cómo abordar este asunto. Primero haré un comentario. A riesgo de que me llame, por si acaso, amigo de los terroristas, yo no le voy a culpar a usted personalmente, pero recuerdo cuando UPN en este Parlamento defendía la conveniencia de conectar el tren de alta velocidad por Valcarlos. Se acuerdan ustedes, ¿verdad? Por Valcarlos, sí, sí. Querían una autopista y en paralelo el tren, y si lo pone en duda le sacaré un acta de este Parlamento en la que los portavoces correspondientes decían: autopista y en paralelo el tren. Fíjese cómo ha evolucionado el mundo, ¿no?

BORRADOR

Usted también ha hecho una declaración, usted no ha hablado de pasajeros en todo su informe, no hay un solo dato de pasajeros, no es que a este grupo o a este portavoz le parezca lo más importante, priorizamos las mercancías sobre los pasajeros, pero viene a cuento una cosa, descargar toda la justificación de un proyecto como la alta velocidad con base en las mercancías, además de que en sí mismo alta velocidad y mercancías es casi contradictorio, es que, siendo un proyecto de Estado, que lo es, el Estado hasta ahora no ha pensado mucho en las mercancías, porque ahora es cuando supuestamente se están ejecutando los primeros proyectos por los que se van a transportar mercancías. Todos los demás miles de kilómetros de alta velocidad no son para mercancías, y los ha hecho el Estado. ¿Y entonces? Los camiones que vienen con la fruta de Almería o de Murcia, en tren no, porque, claro, tendrían que vaciarla aquí y a partir de Zaragoza, como mucho, montarla en el tren. Por lo tanto, esa justificación de las mercancías tiene una doble debilidad en sí misma para este proyecto: la primera, que es incompatible la alta velocidad, que sí vale para pasajeros, para las mercancías; y, la segunda, que ninguno de los miles de kilómetros ejecutados hasta ahora vale para mercancías. Por lo tanto, dejo eso encima de la mesa.

El 25 de abril, este Parlamentario y este grupo se adelantaron a este debate y abrió el melón, porque tuvimos una garganta profunda, se lo voy a confesar, señor Consejero, lo dijimos y tomamos una iniciativa, presentamos una moción que se va a debatir el próximo jueves, y un medio de comunicación me hizo un comentario, me dijo: le hemos preguntado el señor Consejero señor Zarraluqui y ¿sabes lo que ha dicho? Txentxo Jiménez ha reaccionado como un pollo descabezado. No me lo tomo a mal. Usted y su Gobierno sí que han quedado después de esto como un pollo descabezado. No sé si usted inventó o pensó en aquel momento la figura que se podía aplicar a su propio Gobierno y a usted como portavoz, no entro a lo personal, pero desde ese día sí que andan ustedes como pollo descabezado con este tema. Ni siquiera a partir de ese momento le digo. Lo que usted dice, muy bien, lo recibimos, pero no le doy demasiada credibilidad, no en lo personal, sí en lo político. No es muy diferente de lo que nos dijo aquí el señor Miranda, la señora Alba o cada uno de los

BORRADOR

Consejeros o Consejeras del Gobierno de UPN que han pasado por aquí a contarnos la misma visión. Solamente, y en lo lógico, se van prorrogando los plazos, los tiempos y los convenios. La diferencia es que depende de a dónde nos vayamos tenemos unos plazos, unos tiempos, unos convenios y unos costos económicos diferentes, pero de lo demás no nos ha dicho nada que no supiésemos al respecto.

No creo que sea como usted dice, que es el Gobierno de Navarra, a mí me da la sensación –no voy a decir me consta, porque no me consta, no lo puedo demostrar– de que el Estado le ha hecho o le ha trasladado con toda la contundencia a Navarra que no está en condiciones de mantener el proyecto del TAV tal cual estaba previsto, es decir, la conexión entre Zaragoza y Navarra y la conexión entre Navarra y la Y vasca, y que eso es contundente y que ustedes, no sé si con agrado o desagrado, quizás con desagrado, lo han asumido, como no puede ser de otra forma. En nuestro caso, está muy bien. Por lo tanto, no nos venda que nosotros no, que provisionalmente… ¿Alguien cree que el Estado va a hacer las mejoras correspondientes del corredor actual entre Zaragoza y Castejón? Yo no comparto en absoluto la exposición despectiva con relación al tercer hilo, al tercer raíl, en absoluto. Nosotros defendemos esa visión. Nosotros sí estamos por modernizar el ferrocarril, nosotros sí estamos por que se aproveche el corredor actual, nosotros sí estamos por las mejoras técnicas en trazado, en curvas, en pendientes donde las haya, en los elementos de electrificación, en el desdoblamiento en lo que Navarra no tiene, sobre el corredor actual. Nosotros sí estamos por esas mejoras. Por lo tanto, no estamos o no vamos a entrar a los descalificativos esos de una tercera línea para justificar que hace falta el tren de altas prestaciones que estaba proyectado. A nosotros nos parece correcto. Es más, si el Estado quiere transportar mercancías, una vez que tiene prácticamente en todo el Estado ejecutada ya la obra del TAV solo para pasajeros, ¿cómo lo va a hacer? Una vez que tiene ejecutada la obra del tren de alta velocidad solo para pasajeros, ¿cómo lo va a hacer? De eso tenemos que hablar. Aquí no tenemos que hablar de quién la tiene más no sé qué. Tenemos que hablar de eso.

BORRADOR

Y, desde luego, para transportar mercancías es más adecuado un planteamiento de una mejora, porque, por ejemplo, esta propuesta que se está barajando habla de doscientos kilómetros/hora. Es más correcta que los trescientos cincuenta que solamente valen para pasajeros, y que tiene un costo absolutamente desproporcionado e injustificado. Y ahí es donde tenemos que ubicar la posición de Navarra en vez de estar peleándonos por continuar esos veinticinco o treinta kilómetros. Yo soy de la opinión de que tal cual está proyectado nunca va a entrar en Pamplona, se quedará en Campanas o se quedará como mucho en Tafalla. Nunca va a entrar en Pamplona, tal cual está proyectado, ese es mi posicionamiento. Entonces, en vez de seguir en ese museo de esos kilómetros a ese proyecto absolutamente desorbitado, ¿por qué no estamos debatiendo gastar los dineros que tengamos que adelantar, los esfuerzos que tenemos que hacer o las energías, por ejemplo, en corregir definitivamente el bucle de Pamplona?, o ¿por qué no estamos hablando de garantizar el desdoblamiento del corredor actual de forma definitiva hacia el futuro en esta Comunidad? Ah, no, estamos hablando solamente de que hay que seguir con las obras de los treinta, cuarenta o cincuenta kilómetros del proyecto antiguo aunque vaya de ningún sitio a ninguna parte. ¿De eso se trata? ¿Eso es apostar por el ferrocarril en esta Comunidad? Desde nuestro punto de vista, no, en absoluto. Nosotros creemos que una vez el Estado ha determinado que desde Zaragoza a aquí, porque a mí no me vengan con cuentos de que el Estado va a hacer la inversión que va a hacer, y luego, una vez acabe de adecuar, y tendrá que adecuarlo bien, el corredor actual al ancho europeo, al transporte de mercancías, la adecuación de electrificación y conexión que tienen que hacer con la alta velocidad, etcétera, el día que acabe, ¿al día siguiente empieza a construir la alta velocidad de verdad? ¿Alguien se cree eso?, ¿que acaba el trazado del corredor actual y al día siguiente empiezan a hacer el otro a tres kilómetros? Eso no va a existir, como no va a existir, por suerte, y ahí no compartimos la posición de Manu Ayerdi, Geroa Bai, la conexión con la Y vasca, porque el corredor natural, lógico, sostenible, es a través de Vitoria para tener conexión con el Mediterráneo y el Cantábrico, y con Europa. Eso así. Bueno, tiene razón, sí, y la Y vasca porque es lo que tienen las Y vascas, que tienen tres puntas, ¿no? (Risas) Claro, pero no al centro, al

cogollico, como pretenden algunos, y que supone no solamente unos costos de dos mil millones, sino, además, unas incidencias.

Y acabo con un planteamiento, es decir, vamos a ser un poco serios y vamos a intentar no quedar fuera de la apuesta por el ferrocarril como un planteamiento de movilidad de mercancías, de personas sostenible mejor que cualquier otro, pero, ojo, no caigamos en el ridículo en el que han caído en otros sitios, y no nos empeñemos en ser ridículos. Yo creo que el Partido Socialista, para recuperar imágenes o abrirse nuevos huecos, debería optar por otras cosas, porque en estos momentos, por ejemplo, está cerrada la línea Toledo-Cuenca-Albacete o hay seis estaciones: Huesca, Guadalajara, Calatayud, otra en Huesca, Puente Genil en Córdoba, etcétera, que se están planteando cerrarlas porque no tienen masa crítica de pasajeros para sostenerlas. ¿Y cuánto han costado estas líneas?, ¿cuánto han costado estas estaciones? Ese es el debate. Sí a apostar por el futuro y por el ferrocarril, y que Navarra no quede al margen, pero no a obsesiones para justificar y decir yo la tengo más larga y, por lo tanto, este proyecto sale por encima de todo, a pesar de haber metido la pata repetidamente, y le puedo sacar media docena de personas antecesoras a usted en ese cargo o en alguno que tiene que ver, que han venido a contarnos lo mismo que usted nos ha contado hoy.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Eskerrik asko. El señor Villanueva tiene la palabra.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente, y gracias de nuevo al señor Consejero por la información que ha facilitado y por la exposición que, en un buen juego argumental, ha iniciado con claro perfil político para terminar con una profusa exposición de datos, que aquí tenemos, aquí analizaremos, y con muchos de los cuales podemos estar de acuerdo porque además algunos ya los conocemos.

Como bien es sabido, el Partido Popular apoya sin reservas este proyecto y, efectivamente, decía el Consejero, y tiene razón, que las conversaciones con el ministerio normalmente son buenas conversaciones, con

la mejor de las voluntades por ambas partes, y en las que ambas partes proponen distintas soluciones a los problemas que se plantean.

Ha sido interesante que el Consejero haya reconocido que el convenio o el acuerdo anterior era insuficiente. Ha dicho también que simplemente era un acuerdo circunscrito a un tramo y que no recogía las conexiones con los otros tramos de la alta velocidad española, lo cual venimos repitiendo nosotros desde hace bastante tiempo, y ha dicho el señor Consejero que ellos habían planteado un tercer carril, el tercer hilo. Eso he entendido, igual ha sido un lapsus. No, ustedes. Pero, bueno, en cualquier caso, haya sido o no un lapsus o le haya entendido yo mal, da igual. Lo cierto es que el señor Consejero se ha referido a una serie de cuestiones en las negociaciones o conversaciones con el ministerio y entonces nos encontramos con que en la intervención o en la parte de la intervención de perfil más político del Consejero, como en la parte de la intervención de la señora Castillo, ambos se sorprenden de que el Partido Socialista y el Partido Popular se reúnan para hablar sobre cuestiones que, más allá de lo que tiene que ver con Navarra, aunque tiene que ver con Navarra, son cuestiones de ámbito nacional.

Mire, nosotros nos hemos reunido con el Partido Socialista, primero, porque el Partido Socialista nos lo ha pedido y, además de que nos lo ha pedido, nos lo ha pedido trasladándonos una serie de inquietudes, resultado de la conversación o de la reunión que tuvieron con ustedes en un encuentro celebrado el pasado 28 de mayo y que presidió, por su parte, no por parte de todos, sino por su parte, la Presidenta de Gobierno y presidenta de UPN, Yolanda Barcina. Y a mí lo que me causa sorpresa es que hoy se sorprendan ustedes de las conclusiones de la reunión del Partido Socialista y el Partido Popular. Miren, ustedes en este asunto, y en otros, pero en este asunto lo que tienen ahora mismo encima de la mesa, al ver las conclusiones a las que hemos llegado, es un problema única y estrictamente político, es un problema de consistencia política. Y siento tener que personalizar en ustedes, porque ese problema de consistencia política probablemente no lo representan ustedes de manera fidedigna, sino que tiene nombre y apellidos. Miren, 18 de mayo del 2013. Titular: -perdón, el 18, las declaraciones en Comisión de

BORRADOR

Régimen Foral son del 17– “Barcina dice que sin el tercer carril la continuidad del TAV era incierta” Y dice: “lo que hacemos es un tránsito intermedio para que estemos en ese corredor de mercancías entre Bilbao y Barcelona lo antes posible. La Presidenta Yolanda Barcina explicó así en la Comisión parlamentaria de Régimen Foral por qué han apostado por el tercer hilo para conectar Euskadi y Aragón.” Reunión con el Partido Socialista, 28 de mayo, con el resumen correspondiente de 29 de mayo. Palabras de Yolanda Barcina: “Se está tratando de negociar que se haga la conexión del TAV Pamplona-Castejón con País Vasco y Aragón a través del tercer hilo.” Esto es del 28 de mayo. Oiga, ¿usted me puede decir a mí que en los borradores del nuevo acuerdo no está recogido el tercer hilo? Usted, de verdad, y el Gobierno de Navarra, ¿pueden decir que lo que hasta ahora ha comunicado a la opinión pública el Ministerio de Fomento, que es lo que nosotros trasladamos ayer al Partido Socialista, no estaba previamente hablado con el Gobierno de UPN y no estaba aceptado? Porque es lo único que nosotros le dijimos ayer al Partido Socialista. Todas las comunicaciones que ha hecho el Ministerio de Fomento, absolutamente todas, referidas a este asunto y referidas al tercer hilo, son cuestiones previamente habladas. Pero es que le voy a decir más para que vea cómo es un problema de consistencia política. Es que, el mismo día, en el mismo recorte de prensa, y fruto de la misma reunión, la Presidenta dice o extiende aquella invitación al señor Jiménez, para acudir al ministerio a pelear la alta velocidad para todo el tramo cuando, como le acabo de leer, lo que dice ella es que se está tratando de negociar que se haga la conexión del TAV Pamplona, cuando saben ustedes perfectamente que difícilmente se puede negociar el 28 de mayo algo que ya está hablado previamente y que, además, da la impresión de que ya está consensuado por las razones que sea, en las que nosotros no entramos. Esto es lo que a nosotros nos parece realmente inadmisible. Y lo único que nosotros hicimos ayer fue decir, en el conocimiento que nosotros tenemos, la verdad cuando se nos preguntó por parte del Partido Socialista.

Decía la señora Castillo que espera que en el ministerio a nosotros no nos escuchen demasiado. Mire, tenga usted la certeza de que en el ministerio

BORRADOR

sí ven y escuchan esto y saben perfectamente cuál es el comportamiento de determinadas personas que de manera sistemática se empeñan en decir a unos y a otros cosas distintas con el fin de obtener el agrado político de todos. Esto es lo que es absolutamente inadmisible. Y de ahí las declaraciones del Partido Popular, que son unas declaraciones, las de ayer, y lo que se trasladó al Partido Socialista, absolutamente coherentes con lo que se ha estado hablando por parte del Departamento de Fomento y por parte del ministerio. Y espero que si no es así el señor Zarraluqui pueda desmentirme. Única y exclusivamente dijimos al Partido Socialista que por parte del Ministerio de Fomento, más allá de la solución del tercer hilo, se mantiene el compromiso de incluir la alta velocidad o de incluir a Navarra en el Plan PITVI con horizonte 2024 para la alta velocidad, y esto es cierto. Es más, le dijimos al Partido Socialista que la referencia al PITVI, en el borrador, está establecida o está referenciada en ambos casos, tanto cuando se habla de un tramo, del que va hacia el País Vasco, como del tramo que va hacia Aragón. Por lo tanto, no se puede decir que esto se está negociando cuando ya se ha negociado y ya se ha hablado.

Además, saben ustedes perfectamente, y yo creo que hay que empezar a hablar de acuerdos y no de convenio para no dar lugar a equívocos, esto es un pequeño consejo, que precisamente el nuevo acuerdo, y a nosotros eso nos parece oportuno, trata de englobar todos los acuerdos o protocolos o convenios, llámelo como quiera, que en los últimos años se han ido firmando. Y saben ustedes que el Partido Popular en Navarra siempre defendió un modelo de financiación distinto del que está contemplado en el acuerdo actual, y nos consta, lo sabemos, que ustedes con el ministerio están procurando ahora que esto se modifique, pero también saben que no es competencia del Ministerio de Fomento, sino que es el Ministerio de Hacienda el que debe dar el visto bueno y emitir los preceptivos informes. Por lo tanto, no se sorprendan ustedes de ninguna reunión. Nosotros nos reunimos con el Partido Socialista porque nos lo solicita. El Partido Socialista tiene una serie de dudas. El Partido Socialista pone en cuestión el compromiso del Gobierno de España con la alta velocidad en Navarra, y nosotros aclaramos que en lo que está propuesto y puesto por

escrito y conoce el Gobierno de Navarra se refleja ese compromiso. Es verdad que no está la cronología, es verdad que no hay un cronograma, pero es cierto que dentro del PITVI con horizonte 2024 está recogido, insisto, para ambos tramos cuando se referencian ambos tramos dentro del borrador. Y lo único que hemos dicho nosotros es que nos sorprende mucho que algo que ahí está recogido, después, cuando el Partido Socialista presiona al Gobierno de Navarra se traslade a la opinión pública que está pendiente de negociación cuando ustedes saben perfectamente que ahora mismo, por las condiciones presupuestarias que tiene nuestro país y por alguna otra cuestión, la realidad es que el Gobierno de España plantea, efectivamente, para esos dos tramos una solución intermedia, insisto, con el compromiso de la alta velocidad para el conjunto del corredor y para que Navarra no se quede fuera del circuito europeo como ya le ocurrió en el pasado y como han dicho otros portavoces. Por lo tanto, esta es la cuestión de la reunión con el Partido Socialista. Yo entiendo que a algunos les moleste, pero creo que hay que comprender también que todos tenemos la necesidad de dar explicaciones, sobre todo cuando a través de los medios de comunicación, por parte de quien tiene la obligación de gobernar en Navarra, se trasladan cosas o al menos tenemos la impresión de que se trasladan cosas que, sin ser mentira, no llegan a abarcar la realidad y el detalle de todo lo que se está hablando y de todo lo que se está diciendo en otros ámbitos.

Nosotros somos tremendamente respetuosos y tremendamente leales, señora Castillo, y excelentes compañeros de viaje cuando nuestra lealtad se corresponde con la misma lealtad. Y, por lo tanto, si somos respetuosos a la hora de guardar y respetar los tiempos y las conversaciones que se tienen de manera institucional, pedimos que esa misma lealtad y ese mismo respeto se tengan a la hora de reunirse con otro partido, en este caso el Partido Socialista, y se traslade lo que no es y se trasladen medias verdades. Por lo tanto, en todo este asunto, que, efectivamente es un proyecto estratégico para Navarra, sería bueno, por parte de todos, y empezando por quien tiene la obligación de gobernar Navarra, un poco más de seriedad. Nada más y muchas gracias.

BORRADOR

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas Gracias, señor Villanueva. Tiene la palabra la señora Marisa De Simón.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Muchas gracias, señor Presidente, eskerrik asko. Buenas tardes, señorías. Gracias, señor Zarraluqui, por las explicaciones que ha dado y por la documentación que ha entregado. Ya teníamos parte de ella y, desde luego, la estudiaremos en profundidad. En principio, parece que usted, su departamento, el Gobierno de Navarra tienen clara la intención de continuar con la obra del tren de alta velocidad Pamplona-Castejón, el resto de la red ferroviaria de Navarra está en el “ya veremos”, e incluso este tramo, la financiación de Pamplona a Castejón, entiendo que todavía está en el aire porque está pendiente de un nuevo convenio. No sé si he entendido mal, pero también parece que ustedes aún se lo están pensando.

Por otro lado, alguna de las intervenciones de sus señorías, no de todas, hablaban de ilusión, fe, esperanza… Pues qué les voy a decir, a nuestro grupo, a mí particularmente, me parece una tibieza. Yo voy a mostrar aquí nuestra posición, y nuestra posición está basada en un proyecto, en una propuesta, que responde a unas intenciones y a unos objetivos. O sea que no se puede estar, desde mi punto de vista, diciendo que no se sabe, que todavía hay que escuchar… No, nosotros tenemos clarísimo que el proyecto, el que sea, tiene que dar respuestas o dar prestaciones a la población, o sea, pensando en el bien común. En este sentido, tenemos una propuesta clara que voy a repetir aquí, no por enésima vez, pero sí quizá por cuarta, quinta o ya no sé qué vez. Nuestro grupo apuesta claramente por el tercer raíl en toda la red ferroviaria de Navarra. Y apuesta por eso porque entendemos que un tren de alta velocidad no tiene ningún sentido, supondría muy poquitos minutos para viajeros, en relación con el tren denominado Euromed que ya está previsto para velocidades de doscientos, doscientos veinte kilómetros para pasajeros y ciento veinte o ciento cuarenta para mercancías. A nosotros nos parece más que suficiente, y, además, entendemos que ha de ser compatible con los trenes de carácter regional. Usted decía, señor Zarraluqui, que sería el corredor más corto que conectara con Europa, Pues precisamente por eso a nosotros esto nos parece un auténtico inconveniente porque la alta velocidad tiene sentido

para altas distancias. Además, teniendo en cuenta el alto coste que suponen ya solo estos setenta kilómetros, pues vemos que la rentabilidad es nula. Ni ambiental, ni económica, ni siquiera social.

Luego aquí hay otra cuestión relativa a las previsiones presupuestarias. Es que son tan cambiantes, todavía no sabemos. Ya veo que aquí dan datos ustedes, pero todavía no sabemos cuánto va a costar ya no lo que podría costar la alta velocidad en un futuro, es que ni siquiera sabemos lo que va a costar el tramo Pamplona-Castejón. De esos 675 millones previstos, se entendía que eran 388 para la plataforma, que es la parte que va a ejecutar Navarra, y 278 para la que va a ejecutar Adif, ¿no?, vías, etcétera. Y la Ministra de Fomento informaba el otro día –no sé si era la semana pasada o la anterior, creo que la semana pasada– de que la obra que está ejecutando Navarra, o sea, la plataforma, costará 600 euros, eso dijo ¿eh?, en total, 1.000 euros. Luego me contestará. Bueno, en definitiva, entendemos que se están manejando un montón de cifras, y la confusión, desde mi punto de vista, es alarmante.

Por lo tanto, entendemos que una situación de crisis deslegitima este proyecto y, es más, deslegitima que se destinen los intereses que está aportando Navarra a este proyecto cuando hay necesidades más urgentes.

Usted, señor Zarraluqui decía que el Gobierno de Navarra se ha dejado la piel en adelantar estas obras. La señora Castillo ha dicho que Unión del Pueblo Navarro ha puesto, no sé exactamente la expresión que ha utilizado, pero, bueno, que ha puesto todos sus esfuerzos en que esto sea así. Y, claro, se han dejado ustedes la piel, desde nuestro punto de vista, y se han dejado ustedes y se van a dejar, si no le ponemos remedio, bastantes derechos sociales básicos por el camino. Y coincido con ustedes en que es constante su apuesta por la alta velocidad, pero discrepamos porque entendemos que es totalmente desacertado.

Respecto al nuevo tramo de los setenta kilómetros ya he dicho que es un tramo que no va a ninguna parte. Usted mismo aquí ha manifestado estar abierto a las alternativas para el resto de la red, ¿no? Y, claro, los

BORRADOR

inconvenientes son los de siempre: una inversión grandísima, grandes daños al territorio, gran consumo de energía además no renovable, no está claro que vaya a transportar mercancías, aunque ustedes dicen que sí, pero es que no hay un solo kilómetro del AVE en España que funcione con mercancías, como ya lo ha dicho aquí algún otro portavoz. La única que ahora transporta mercancías es la línea de Barcelona, que transporta mercancías de bajo peso. Hasta la CEOE ya ha dicho que la alta velocidad no es adecuada para el transporte de mercancías y para cortas distancias. Y el propio Presidente de Renfe dijo en su día que no le parecía algo necesario y de interés público. Si además añadimos que desde 1997, que es cuando Navarra alcanzó el punto máximo de transporte de mercancías, alcanzando un poquito más del 10 por ciento, en estos años hemos reducido al 4,1 por ciento, en fin, no sé qué es lo que estamos haciendo durante todos estos años. Yo creo que ya ha pasado el tiempo de pensar y más teniendo en cuenta que España es el país, no sé si con más, creo que es el segundo con más líneas de ferrocarril, y es el tercero de los países de Europa que transporta menos mercancías.

Concluyendo, nosotros tenemos clarísimo que lo que habría que hacer en este momento, y estamos trabajando para ello, es iniciar con carácter urgente las negociaciones para modificar el convenio de colaboración actual entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral e incluso Adif para concretar ese tren que le decía, un tren que sirva para mercancías, que sirva para viajeros y que conecte con agilidad y frecuencia las principales poblaciones de los dos corredores navarros. En este sentido, apostamos, como le decía, por el tercer raíl, Pamplona-Ribera del Ebro, que conectaría por Zaragoza con Barcelona y también con Andalucía, y el Pamplona-Vitoria para conectar con Irun y Europa, con el apeadero de Alsasua, porque, claro, pensar hacer lo de Alsasua-Irun con los ¿cuántos túneles hay ahora?, creo que ahora tenemos treinta y cinco túneles, desprendimientos, corrientes de agua subterránea... No entendemos que por esta vía la velocidad fuera a pasar de ochenta o cien kilómetros nunca.

También ha salido aquí que hay que negociar y habría que establecer los mecanismos de devolución a la Administración foral de Navarra, a través

BORRADOR

del Convenio Económico, del adelanto económico que Navarra realice en la ejecución de las inversiones ferroviarias que son competencia de la Administración del Estado.

Nada más, muchas gracias, y la verdad es que le vuelvo a agradecer, señor Zarraluqui, su intervención y la información que nos ha dado, que tiene datos muy interesantes. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Gracias a usted, señora de Simón. Tiene la palabra el señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muy bien, buenas tardes ya. La verdad es que han sido muchas intervenciones, muchas cosas, mucha disparidad, y voy a intentar poner un cierto orden en todo ello.

Voy a empezar por la parte política, como empecé antes, porque no me queda más remedio, lo del pacto y demás. Yo creo que usted me ha entendido muy mal, señor Villanueva. En la reunión que mantuvimos con el PSN, en la que yo estaba y también estaba la señora Esporrín, no ocultamos que no tuviéramos previsto con el Estado hacer un tercer carril como solución provisional. Hombre, ¿cómo lo íbamos a ocultar, si lo habíamos explicado antes? ¿No estuvo usted en mi comparecencia anterior? Yo creo que estuvo. Bueno, entonces yo lo expliqué bien en esa comparecencia. Expliqué dos escenarios, uno a medio plazo y otro a largo plazo. Esto se le volvió a reiterar al señor Jiménez, que, lógicamente, no asiste a estas Comisiones. Por lo tanto, no le hemos engañado a nadie en ese sentido. No creo que el Partido Socialista se sintiera engañado y dijera: no, es que nos han dicho…, no nos han dicho nada del tercer carril. Hombre, la señora Esporrín, que estaba presente, habría saltado como una pantera, digo yo, Es decir, por supuesto que sí, en las diapositivas y en todos los escenarios siempre lo hemos tenido.

¿Que nos gusta esta solución? Hombre, nos gustaría más que fuera todo en alta velocidad desde el primer momento, evidentemente, e imagino que a usted me también. Ponga de su parte y hacia su partido para que esto sea así. Yo, encantado de la vida, échenos una mano, hombre, y entonces

estaremos todos contentos. Desde luego, y estoy absolutamente seguro de mis palabras, no he criticado en absoluto que se reúnan, lejos de eso, reúnanse todas las veces que quieran, ojalá se reúnan mucho, me parecería fenomenal, y se pongan de acuerdo en casi todo. Nos parece fenomenal. Ojalá todos nos reuniéramos y nos pusiéramos de acuerdo, porque en este Parlamento realmente es difícil. Pero, bueno, nosotros lo que hemos criticado, y lo que he dicho en mis palabras, es que tiene gracia que se reúnan los dos para poner mal a UPN. Esas son las palabras claramente que salen en la prensa hoy en día. Ha dicho usted que hemos engañado al Partido Socialista. Lo desmiento totalmente, no hemos engañado al Partido Socialista. Otra cosa es que el Partido Socialista nos dijo, fíjese usted lo que fue, y lo puede atestiguar la señora Esporrín: no nos fiamos de que esta solución no sea para siempre, prueba evidente de que se la contamos. Y nos dijeron: queremos seguridad para el largo plazo. Eso fue lo que se habló. Por lo tanto, de engañar, cero pelotero.

En cuanto al acuerdo, tampoco está hecho, y yo creo que eso lo he hablado claramente con la señora Esporrín. Y para nosotros por lo menos el tema de las fechas es importante. Coincidimos con el Partido Socialista en esto. Las fechas son importantes, pero no solamente para la segunda parte del escenario con las conexiones, también para la primera. Queremos certezas de cuánto vamos a poder invertir año a año y si el escenario que estamos planteando nosotros a 2018-2019 es el escenario con el que el Estado también está de acuerdo. Eso es muy importante para nosotros, tan importante como que no queremos que progrese este convenio si no está ese escenario. Y le diré más. Me consta que después de la reunión con el Partido Socialista –yo no estaba, pero me consta– la Presidenta llamó a la Ministra, y le dijo lo que le tenía que decir respecto a las fechas, y yo llamé al Secretario de Estado, y le dije exactamente lo mismo. Por lo tanto, no estamos dejando cerrado nada. ¿Cómo vamos a dejar cerrado nada que todavía no nos satisface? Como le he dicho antes, hasta el rabo todo es toro. Si no me quiere creer, pues no me crea, pero esa es la realidad. Yo soy testigo, yo he estado en las reuniones, este señor también, y se lo puede atestiguar. (Murmullos) ¿Qué actas? ¿Cuáles ha

leído? ¿Actas de reuniones en el ministerio? Enséñemelas. (Risas) Enséñemelas, por favor. El ministerio no hace actas ni aunque le aspen, por lo menos, no nos las pasa y, desde luego, no las firmamos, eso se lo garantizo. Hombre, se lo garantizo, ni en Comisiones, ¿eh? Pero no es práctica de ahora, es práctica tradicional. Hombre, encantado estaría de verlas. Actas no hay.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): A ver, señores Parlamentarios, señor Consejero,

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Por tanto, dejemos las cosas en su sitio, y no digamos cosas que no acaban siendo.

Bien, ya dejando esta parte política, la verdad es que me sorprende la disparidad de opiniones que existen aquí, porque tenemos soluciones para todos los gustos. Vamos a ver, UPN, evidentemente, apuesta por la alta velocidad y entiende que esta solución de medio camino de compromiso para el 2018 es aceptable. El PSN apuesta por la alta velocidad, y yo creo, es lo que he entendido yo, a lo mejor me he equivocado, que quiere certeza en las fechas. El señor Amezketa la verdad es que me ha sorprendido, porque yo no sé si ha sido un desliz, pero ha dicho que apuesta –he tomado nota, porque he oído a otros de su grupo decir otra cosa– por un ferrocarril moderno, con conexión europea y con velocidad. Me parece bien. El señor Ayerdi dice que sí a la alta velocidad –hay muchas coincidencias en lo que dice, y se lo agradezco–, pero dice que primero a Vitoria. Al señor Txentxo Jiménez la verdad es que, para empezar, le tengo que volver a recordar que el programa de su partido político dice que tren de alta velocidad. Eso dice el programa de esta legislatura. Lo he sacado ya dos veces aquí. Eso dice el programa de su formación electoral Na-Bai. No, no me haga con la cabeza que no, porque lo he enseñado dos veces. Dice eso, y, si no, repáseselo, que no se lo sabe. A partir de ahí, yo creo que, efectivamente, y me reitero, van como pollo sin cabeza, no como pollo descabezado, como pollo sin cabeza, porque unas veces apuestan por una cosa, luego van a por otra, quieren el tercer hilo a doscientos por hora... Mire, el tercer hilo a doscientos por hora no puede ser. No se equivoquen, que no puede ser, que eso no existe. (Murmullos) El Alvia no va a

doscientos por hora por la vía tradicional, no digan ustedes lo que no es, no va, no es posible, porque eso depende del trazado, y con el trazado que tenemos, con las pendientes que tenemos y las curvas que tenemos eso es imposible. Lo ha dicho la señora De Simón. ¿A cuánto van los trenes por Alsasua? Oiga, métale un tercer hilo, ¿qué van a ir a más de ochenta? Hombre, ¡por favor! No digamos tampoco… Una cosa es dar ilusión y otra cosa es vender humo, y yo, desde luego, no estoy por vender humo. Ustedes parece que apuestan por el tercer hilo sobre la plataforma actual, sin hacer nada más. Eso le he entendido. O sea, la misma vía única en tercer hilo, le he creído entender. El Partido Popular parece que apuesta por la alta velocidad, he creído entender, al margen de nuestras divergencias sobre el pacto, yo creo que está en eso. Y la señora De Simón sí que coincide que apuesta por el tercer hilo. O sea, tenemos para todos los gustos.

Hay una cosa que ha dicho la señora De Simón que me ha encantado, y la voy a decir aquí porque realmente ha sido una frase afortunada. Ha dicho que todo está en “ya veremos”. Pues sí, señora De Simón, pero es que no lo de Navarra, todo está en “ya veremos”. ¿Usted cree que la Y vasca está en seguro? ¡Ah!, bueno, bueno, ¡menos mal! Está en un “ya veremos” también bastante importante. Para empezar, están ralentizadas las obras y, segundo, la conexión hacia Madrid, ya veremos. ¿Está en “ya veremos” el tren a Galicia? Seguramente está en “ya veremos”. O el a Asturias, o el a Santander, muchas cosas están en “ya veremos”. Porque es que, como ya he dicho antes, hay voluntad, se quiere hacer, pero ya veremos qué se puede hacer con lo que tenemos en cada momento. Luego estamos todos en “ya veremos”. No me pidan ustedes a mí certezas absolutas y fechas concretas a futuro de cosas que están en “ya veremos”, porque está todo en “ya veremos”. Esa la realidad. Estamos en un país que está pasando unas grandes dificultades, ya cuando iba bien era difícil vaticinar y los planes se incumplían sistemáticamente, pues cuando vamos mal, la verdad es que es complicado, ¿eh? Es complicado.

Hay una cosa que me ha llamado la atención, que es lo de vender ilusión. Yo creo que hay que ilusionar, estoy de acuerdo con lo que usted dice, pero no hay que vender humo. Eso también lo hemos dicho todos y estamos

BORRADOR

todos de acuerdo. Por lo tanto, una cosa es ilusionar, y yo creo que es una tarea colectiva porque cuando uno quiere ilusionar y todos los demás dicen que vaya mierda, en general –estoy hablando en palabras llanas–, es difícil, es una pelea difícil ¿verdad? Cuando en muchos casos por lo menos a mí me parece ilusionante que podamos tener una conexión ya media hora por lo menos más rápida a Madrid o a Barcelona. Me parece que es una mejora importante en el servicio. Me parece ilusionante que nuestros trenes de mercancías, en un escenario no a demasiado largo plazo, puedan discurrir hacia Europa, porque hacia Europa de pasajeros, le voy a aclarar una cosa. Usted quiere ir en tren de alta velocidad, ¿a qué parte de Europa?, ¿a qué parte de Europa iría usted en tren de alta velocidad?, ¿a París?, ¿a Londres?, ¿a Berlín?, ¿a Roma?, por citar cuatro capitales más cercanas. ¿Usted elegiría el tren para ir a esos sitios? ¿O está refiriéndose a Burdeos? No sé si ha reflexionado sobre el tema, existen otros medios de transporte mucho mejores que el tren a esas distancias ya de mil kilómetros y más, y son las que hay que utilizar y hay otros medios mucho más efectivos y más flexibles que el tren para hacer el corta distancia. No centremos todo en el tren, el tren es bueno y operativo en quinientos kilómetros. ¿Está funcionando bien la línea Barcelona-Málaga? Pues no tan bien porque es que de Barcelona hasta Málaga se va más rápido en avión. Es la realidad. Hombre, habrá quien tenga miedo al avión, ¿no?, y decide ir en tren, pero, bueno, una persona normal, que no tiene miedo al avión coge el avión y se planta en Málaga en una hora, que es bastante más razonable.

Por lo tanto, esa famosa salida a Europa que queremos vender como la gran ilusión: y saldremos a Europa en tren de alta velocidad de pasajeros, ¿a dónde? Lo que nos interesa es que se salgan las mercancías a Europa. Eso es lo que nos interesa, de verdad, y nos interesa conectarnos en nuestro propio país hacia nuestros propios centros urbanos importantes, eso sí, en distancias de cuatrocientos o quinientos kilómetros, en alta velocidad. A mí me hace ilusión poder ir a Bilbao en alta velocidad. Creo que es bueno. Porque Bilbao es una ciudad importante en el norte de España con un aeropuerto importante. Vale, ya lo conseguiremos. Me parece importante ir a Madrid a alta velocidad, ¿cómo no?, si es el sitio al que más viajamos. O a Barcelona, otro gran centro

importante. Me parece importante eso. Eso es fundamental. Pero ir a París en alta velocidad, no vendamos ilusiones que no son realidad. Ojalá tengamos aviones cercanos. El otro día comentaba el señor Amezketa que él viaja a París, y tiene la gran suerte de que sale por la mañana de casa, se monta en un avioncito en Biarriz, está en París todo el día trabajando y vuelve por la noche. El señor Amezketa no va en tren ni aunque le aspen, cogerá el avión, por supuesto. Por tanto, esa ilusión no creo que la tenga él.

Vamos a ver algunas cosas que ha dicho el señor Txentxo Jiménez. Yo no voy a defender la política de mercancías del Estado y sus éxitos o no éxitos y por qué no ha hecho la alta velocidad hasta ahora en posibilidades de mercancías, pero voy a decir algo de las mercancías para su ilustración. Para su ilustración, sí, sí, sí, porque creo que tiene algunos errores, por eso lo del pollo sin cabeza yo creo que tiene sentido. (Murmullos) ¿Yo?, ¿que si tengo abuela? No tengo, no, se me murieron hace mucho tiempo, usted no sé, pero yo, desgraciadamente, no las conocí mucho. Creo que tiene algunas lagunas importantes, y se las voy a decir. El tráfico de mercancías se orienta en trenes hacia los puertos porque donde realmente está el tráfico de mercancías en el mundo es en los puertos, está en la vía marítima. Tenemos dos puertos importantes de contenedores donde está la mayor parte del tráfico mundial hoy en día entre Oriente y Europa, que son Barcelona y Valencia. Ahí es donde está la mayor parte del tráfico mundial, mucho más que entre América y Europa. Nos interesa llegar a esos puertos. ¿Podemos llegar en ancho ibérico? Sí, naturalmente, podemos ir en ancho ibérico. ¿De Madrid puedo ir en ancho ibérico? Sí. ¿Hace falta ir por la vía de alta velocidad para llevar las mercancías a Valencia y a Barcelona? ¡Caramba! ¡Qué sorpresa! Por eso le digo que alguna ilustración le tengo que dar. A la frontera. Hombre, es otro destino, a la frontera sí, porque cuando pasamos la frontera, ya tenemos otro ancho de vía. Se produciría ruptura de carga. Ahí sí que hace falta ancho europeo, naturalmente. ¿Hace falta ir a doscientos cincuenta por hora hasta la frontera con un tren de mercancías? Hombre, pues no, para qué vamos a engañarnos, con ir a ochenta, con ir a cien, es suficiente. Por tanto, la conexión mercancías ancho europeo hasta la frontera, buena cosa, para el otro lado, ya veremos.

BORRADOR

Tener anchos mixtos, que faciliten usar unos trenes u otros, es bueno. Evidentemente si salen trenes de la plataforma de Zaragoza y quieren pasar la frontera será bueno que vayan en un ancho mixto, que puedan ir ya en ancho europeo y pasar la frontera. Por supuesto. Si hay contenedores de Barcelona que quieren pasar por su frontera... Por cierto, el paso de la frontera por la parte de Cataluña es en parte en ancho de alta velocidad y en parte en ancho mixto, combina las dos. Es como está previsto y como se realiza. Todo el corredor mediterráneo se va a hacer en ancho mixto para poder sacar de todos los puertos del Mediterráneo hacia la frontera. Bueno, pues eso es un poco el análisis conceptual.

¿Dónde la alta velocidad, por hablar ya de alta velocidad en términos concretos, es deseable y operativa? Distancias cuatrocientos o quinientos kilómetros, pasajeros, porque los pasajeros demandan llegar en ese tiempo, porque se llega con comodidad, porque se llega con seguridad y porque se llega con economía y con menos costes ambientales. Esa es la realidad. Por lo tanto, esa es la apuesta que yo creo que tenemos que hacer.

A la señora Esporrín tengo que decirle alguna cosa, la verdad. Lo del proyecto homologado no debió entenderlo. En España se está construyendo el tercer carril en muchos sitios. De hecho, está construido operativo. Es que hay un proyecto homologado del tercer carril. Lo que debe usted saber es que hay dos tipos de proyectos. Uno, que está homologado, que es sustituyendo las traviesas, que eso existe, en los costes que he puesto en mi presentación, ese es el que he puesto, el que ahora existe, pero se está estudiando y se va a homologar próximamente uno más barato. Lo dije también en la anterior presentación, no creo que engañe a nadie, y lo vuelvo a decir ahora. O sea que un poco por dejar las ideas claras que usted decía. Usted comentaba, como quitándole hierro por qué a Navarra se le obliga a adelantar. Hombre, no se le obliga, Navarra lo ha hecho por adelantar. ¿Por qué? Porque no nos llegaba, la verdad, la alta velocidad y, sin embargo, veíamos que a otros sí que les llegaba. Habrá que ver por qué y habrá que ver quién mandaba en aquel momento en los sitios estratégicos, porque usted sabe que a Andalucía llega perfectamente la alta velocidad, y sabe usted qué gobernantes han sido

BORRADOR

andaluces. Sabe usted que a todas las capitales de Castilla-La Mancha les llega también la alta velocidad, algunas luego no tienen viajeros, pero sabe usted que llega a todas las capitales, ¿no? Esto lo sabe, ¿no? Sabe usted que en Aragón (Murmullos), se llega hasta Huesca también con alta velocidad.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): A ver, señores Parlamentarios, un poco de calma.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Como ustedes saben, Huesca es muy importante en el panorama ferroviario español. Es vital, ¿no? Pero a Navarra, ¡mecachis en la mar!, ¡qué pena!, no nos llega, debemos ser menos que Huesca. Y ustedes háganse responsables, y ustedes, no ustedes, el partido al que ustedes pertenecen ha gobernado muchísimos años, muchos más que el PP, por supuesto, en el desarrollo de todo esto. El tren a Galicia debe ser vital para España también. Basta mirar también quién está en cada momento, de qué región es y a dónde arrima el ascua. No voy a dar nombres, pero, bueno, cualquiera se puede hacer idea de lo que estoy hablando.

En definitiva, y ya no hablo más porque no quiero acabar con mal sabor de boca, ni mucho menos, a mí me gustaría que contempláramos esto todos como un proyecto ilusionante, como un proyecto de nuestra Comunidad, como un proyecto a largo plazo que tenemos que apoyar, que tenemos que mimar, que está costando mucho sacarlo adelante. No se puede optar por ocurrencias como decir: que se haga todo el tercer hilo. Oiga, es que pensar que a futuro en Navarra exista una sola vía con un tercer hilo con las pendientes que tiene, las curvas que tiene, las dificultades operativas que tiene, ¿y ese es el proyecto de futuro de Navarra? ¿De verdad? Ustedes no se lo creen ni los que apoyan esa solución se lo acaban de creer si lo piensan un poco. Estarán diciendo que no, que se haga otra plataforma mejor al lado. Vale, y ya puestos, que se hace otra mejor, pues que se haga un poquito más rápida. Llegamos a la alta velocidad en seguida, a poco que le demos vueltas, llegamos a la alta velocidad.

BORRADOR

Finalmente, oiga, es que esto es una inversión que hace el Estado. ¿Es que vamos a decir al Estado que somos la única Comunidad española que no queremos que invierta en alta velocidad? ¿Somos así de guapos? Que a nosotros nos sobra todo esto, nosotros queremos una cosa cutrecilla en ferrocarril porque es que nos duele que se invierta en alta velocidad. De verdad, yo apelo a su responsabilidad, apelo a su buen juicio, que estoy seguro de que lo tienen, apelo a que reflexionen serenamente sobre estas cosas, que se informen, por supuesto, en algunos casos, y que, en definitiva, intentemos remar todos en la misma dirección porque es un proyecto de comunidad, es un proyecto por el que tenemos que apostar todos y remar todos. Y si queremos crear ilusión, tenemos que crear ilusión todos juntos porque cada uno tiene su ámbito de influencia. Y no se puede estar diciendo barbaridades un día sí y otro también, teniendo ideas felices que luego resulta que son un desastre, porque sí. Francamente, cuando veo determinados debates en la televisión estas últimos semanas, a los cuales acudían un montón de representantes políticos, no voy a citar a ninguno, y cada uno lanzaba una feliz idea diferente, creo que la población tiene que pensar: ¿no se pueden poner de acuerdo esta gente?, están aquí, se reúnen un montón de veces a la semana, y ¿qué pasa?, ¿que este proyecto no es importante? No sé, yo no lo acabo de entender, la verdad.

Por lo tanto, vuelvo a apelar a que apuesten por este proyecto, que intentemos todos que este proyecto se concrete en el menor tiempo posible. No va a ser fácil, para qué nos vamos a engañar, yo no les voy a vender ningún humo, porque está costando y porque costará, pero estoy convencido de que lo vamos a conseguir. Lo que no me atrevo es a ponerles una fecha. Espero que sea en el horizonte del plan, en el PITVI, me encantaría que fuera en el 2024, me parecería fantástico. Ojalá desde el PP navarro se impulse, en la medida en que se pueda, para que eso se cumpla, y ojalá que gracias a su intervención en el convenio podamos firmar este acuerdo en el que se concrete por parte del ministerio que en el 2024, tal como está planteado en su propio plan, Navarra tendrá tren de alta velocidad. Si lo consigue, yo le invito a una cerveza, por lo menos, una cena también, hombre. Si no es así, que sea lo antes posible, pero no nos vamos a hacer aquí ilusiones de que vamos a atravesar los túneles de

BORRADOR

Aralar con un tren rápido que cuesta dos mil millones, no sube, atraviesa bajo tierra, por eso el coste. La verdad es que no sé, todos podemos soñar, pero me parece complicado. Por lo tanto, quiero animarles a eso. Yo intento siempre ser sincero, no les oculto cosas, al contrario, intento darles toda la información. Y, sinceramente, pido su ayuda en este aspecto porque creo que es importante que la ciudadanía sea consciente de que lo que esperamos alcanzar, aunque sea a corto plazo, va a ser mucho mejor que lo que tenemos, y que lo que esperamos alcanzar a largo plazo será realmente un logro que nos ponga definitivamente en el mapa ferroviario español y europeo. Nada más.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Muchas gracias, señor Consejero.

Pregunta sobre las empresas que van a continuar las obras públicas adjudicadas a Azysa Obras y Proyectos, SL, presentada por la Ilma. Sra. D.ª Maite Esporrín Las Heras

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Pasamos al último punto del orden del día, una pregunta formulada por el Partido Socialista de Navarra sobre diversas obras adjudicaciones a la empresa Azysa Obras y Proyectos, sociedad limitada. Para formular la pregunta tiene la palabra la señora Esporrín. Muchas gracias.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Muchas gracias. Le quiero decir que también nosotros apelamos a su sinceridad. Usted dice que siempre es sincero, pero no tenemos la sensación de que se está produciendo en el tema del punto anterior, en las cuestiones relacionadas al tren de alta velocidad o altas prestaciones, y quiero decir que no ha respondido a las preguntas que le he planteado: cuándo van a ser las reuniones, el contenido de las mismas, etcétera. Esperamos que todo no se quede reducido…

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Señora Esporrín, dada la hora que es...

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: ... a una llamada de teléfono. Perdón, perdón. Pero esperamos que no se quede reducido a una llamada de teléfono.

BORRADOR

Continuando con el último punto del orden del día, es una cuestión concreta. Ha habido tres proyectos que se adjudicaron a la empresa Azysa. Uno está relacionado con las obras de conservación integral de las carreteras del centro de conservación de Pamplona 2012-2015, por un importe de 10 millones de euros. Otro, las obras de conservación de Irurtzun, también 2012-2015, por un importe de 5.950.000 euros. Y otro, las obras de conservación de Aoiz, por un importe de 13.985.332 euros, con IVA incluido. En cualquier caso, son importes muy importantes, valga la redundancia en la palabra, y hemos tenido información pública de que esta empresa ha hecho un ERE y se ha extinguido, y entonces, lógicamente, habrá que adjudicar nuevamente estas obras. Esa es la información que queremos que nos traslade, cómo se va a adjudicar, si se ha hecho ya, y, en definitiva cómo se ha hecho.

(No hay sonido)

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Sí, uno de los contratos, perdón, no sé si me han oído anteriormente, espero que sí.

En estos momentos, y sujetándonos a la normativa propia de este tipo de procesos, nos han comunicado, y ya se ha firmado en ese sentido la orden foral correspondiente, la cesión del contrato de conservación de la zona de Pamplona a favor de la empresa Mariezcurrena, SL. Como digo, esto ya ha sido objeto de la Orden Foral 73/2013, de 3 de junio, por el que se ha autorizado esta cesión del contrato y se ha formalizado el contrato. En este momento quedan pendientes los otros dos contratos a los que usted se ha referido. Sabemos que existe un posible adjudicatario, pero todavía no se nos ha trasladado oficialmente, que es Ferroser SA, con la quita, pero todavía no se nos ha presentado ninguna solicitud formal y estamos un poco a la espera. Mientras tanto, la prestación del servicio se ha ido realizando normalmente.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Pues bien, repasando el pliego de condiciones, las cláusulas administrativas del contrato al que se sometieron las empresas que optaron a él, podemos observar que el punto diez habla de la adjudicación cuando dice: “la resolución de la adjudicación del órgano de contratación se acomodará a la propuesta de adjudicación, salvo en los casos

BORRADOR

en que se haya efectuado infracción del ordenamiento jurídico, en los que previo informe vinculante de la Junta de Contratación la licitación quedará sin efecto, salvo en los casos en los que la infracción afecte exclusivamente al licitador", como entendemos que es este caso porque el licitador no puede continuar con la obra. Entonces, dice: "la adjudicación se hará a favor del siguiente licitador en el orden de la valoración de las ofertas que no se encuentren afectados por la infracción". Y en la página 30 de estos contratos, porque los tres son prácticamente idénticos, salvaguardando el contenido del mismo, pero lo que son los pliegos son iguales, el punto dieciocho dice que si el contrato se resuelve por incumplimiento culpable del contratista, este deberá indemnizar a la Administración contratante con daños y perjuicios ocasionados.

En cualquier caso, le quiero decir que para nosotros, y sobre todo lo relacionado con el punto 10 que he leído anteriormente, lo justo sería que estos contratos recayeran en la siguiente empresa, sea la que sea, a la que le haya correspondido en el proceso previo que se realizó. Tenemos la sensación de que aquí no se ha cumplido la legalidad vigente, porque no se han cumplido los pliegos del contrato. Tenemos la sospecha de que o eres amigo o tienes alguna relación o, si no, no tienes opción a continuar con estas obras. Y esto es lo que nos gustaría que nos aclarase, por qué no se ha seguido el punto 10 de la adjudicación de ese pliego de condiciones.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Cuando usted se refiere a amigo, ¿se refiere a amigo del administrador concursal o amigo mío? Porque no sé a quién se refiere. Es decir, que estas cosas las decide el administrador concursal. En cualquier caso, quiero aclararle que no se ha producido ni infracción ni incumplimiento de contrato en ningún momento. Ojalá se hubiera producido, pero no se ha producido. Estas concesiones se hacían con otras empresas que han seguido prestando el servicio hasta el último momento. Por tanto, no cabe recurrir a este artículo que usted ha citado, es totalmente infundado. Y, por lo tanto, como no se ha producido semejante cuestión, tenemos que atenernos a la normativa concursal y a la cesión de contrato o a la adjudicación de contrato que, en ese sentido, determine el administrador judicial en función de los intereses de la propia liquidación de la

empresa que, lógicamente, son conseguir la mejor solución económica para la liquidación, obtener los mayores recursos para liquidar las deudas de todos aquellos deudores que tenga la sociedad Azysa. No podemos hacer absolutamente nada más si no ocurre ninguna infracción o incumplimiento del servicio, sino estar a la espera de que se resuelva esto en el sentido que sea y que la empresa adjudicataria sea una empresa debidamente cualificada para llevar a cabo las labores de mantenimiento que exige el contrato de conservación. En el primer caso, Mariezcurrena está perfectamente acreditada, de hecho, realiza labores similares en otra zona geográfica, y conocemos que la posible, todavía no segura, adjudicataria también parece que está bastante acreditada.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Rubio Martínez): Llegados a este punto y no habiendo más puntos en el orden del día, damos por finalizada la sesión. Muchas gracias.

(Se levanta la sesión a las 14 horas y 42 minutos.)