



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

VII Legislatura

Pamplona, 30 de septiembre de 2009

NÚM. 13

---

**COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES  
Y COMUNICACIONES**

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. TXENTXO JIMÉNEZ HERVAS

**SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 30 DE SEPTIEMBRE DE 2009**

**ORDEN DEL DÍA**

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el contenido del reciente [acuerdo](#) con el Gobierno de España y sus perspectivas de desarrollo en cuanto a trazados, incidencia en otras vías de comunicación y afección medioambiental.

## SUMARIO

Comienza la sesión a las 9 horas y 33 minutos.

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el contenido del reciente acuerdo con el Gobierno de España y sus perspectivas de desarrollo en cuanto a trazados, incidencia en otras vías de comunicación y afección medioambiental.**

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Vázquez Royo (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) (Pág. 2).

A continuación interviene la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 3).

En el turno de intervenciones de los portavoces parlamentarios toman la palabra los señores Vázquez Royo, Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Amezketa Díaz (G.P. Nafarroa Bai), Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra) y Erro Armendáriz (A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), a quienes contesta la Consejera (Pág. 7).

Se suspende la sesión a las 10 horas y 48 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 9 HORAS Y 33 MINUTOS.)

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el contenido del reciente acuerdo con el Gobierno de España y sus perspectivas de desarrollo en cuanto a trazados, incidencia en otras vías de comunicación y afección medioambiental.**

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (1): *Egun on guztioi. Ongi etorri. Bereziki, ongi etorria eman nahi diogu kontseilari andreari eta bere departamentuko kideei. Gaurko bilkura hasiko dugu. Lehenengo puntuan Nafarroako Alderdi Sozialistak eskaturiko agerraldi bat, dugu kontseilari andreak informa dezan orain dela gutxi Espainiako Gobernuarekin lortutako akordioari buruz, bai eta horren garapen-aukerei buruz ere, trazaduren, beste komunikabide batzuen gaineko eraginaren eta ingurumen-eraginaren ikuspegitik.*

*Alderdi sozialistak aurkeztu du agerraldi eskera. Beraz, bere bozeramaile Vázquez jaunak du hitza.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. En primer lugar, quiero dar la bienvenida y agradecer la presencia de la Consejera, del Director General y de la Jefa de Gabinete ante la Comisión de Obras Públicas del Parlamento de Navarra. A continuación, trataré de explicar las razones y motivos que*

*el Partido Socialista de Navarra tuvo a bien considerar para solicitar la comparecencia de la señora Consejera ante esta Comisión. Como todos ustedes conocen, el pasado 16 de mayo se firmaron varios protocolos entre el Ministro de Fomento y el Presidente del Gobierno de Navarra referidos a varias obras estratégicas para la Comunidad Foral de Navarra. Destaca por su importancia el referido al tramo navarro de la alta velocidad dentro del corredor Cantábrico-Mediterráneo, debido, sobre todo, a las dudas de unos y al escepticismo de otros de que de esta importante obra pudiera ser una realidad para Navarra. También puede ser importante el referido al Consorcio de la Alta Velocidad de la Comarca de Pamplona, con la eliminación del bucle ferroviario, la construcción de la nueva estación para la alta velocidad, con el consiguiente desarrollo residencial de la unidad residencial de Echavacoiz. Por otra parte, en lo que se refiere a las vías de gran capacidad por carretera, quisiéramos conocer todo lo relacionado con la autovía A-15, Medinaceli-Soria-Tudela, y las conexiones con la AP-15, AP-68 y A-68 y lo relacionado con la A-21, en los tramos contiguos al límite de la Comunidad Foral con la Comunidad Autónoma de Aragón.*

*Creo que todos estaremos de acuerdo, señorías, en que la ejecución de estas importantes obras en los próximos años va a suponer un auténtico espaldarazo al desarrollo de nuestra Comunidad Foral. Va a permitir que Navarra se sitúe en la vanguardia de las comunidades con más potencialidades en infraestructuras del Estado. Las razo-*

(1) Traducción en pág. 17.

nes de esta comparecencia están más que justificadas. Queremos conocer no solo el contenido de los acuerdos alcanzados entre el Gobierno de España y el de Navarra, sino que además es importante que la señora Consejera nos explique qué pasos se han dado hasta el momento, cómo y en qué grado se están desarrollando los contenidos de los mismos y qué incidencia pueden tener sobre otras vías de comunicación, sobre futuras ordenaciones urbanísticas, posibles trazados, cuáles pueden ser las afecciones de carácter medioambiental, en definitiva, en qué medida considera la señora Consejera que estas obras son importantes y van a suponer un revulsivo para el desarrollo de nuestra Comunidad.

En definitiva, señora Consejera, después de todo lo que se ha hablado sobre el particular, ha quedado demostrada la voluntad y el compromiso del Gobierno de España para con Navarra así como la disposición al consenso que ha manifestado últimamente el Gobierno de Navarra y que ha permitido superar las dificultades existentes y llegar al acuerdo para posibilitar que estas infraestructuras sean una realidad en Navarra lo antes posible. Por todo ello, y en la medida en que ha transcurrido un tiempo desde la firma de los citados protocolos, desde el Partido Socialista de Navarra le solicitamos que nos dé cuenta de todos los pasos o avances que se hayan producido y de las previsiones calendarizadas que contempla el Gobierno de Navarra para el desarrollo de las obras incluidas en los protocolos firmados el pasado 16 de mayo de 2009 entre el Ministro de Fomento y el Presidente del Gobierno de Navarra. De momento, nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (2): *Eskerrik asko, Vázquez jauna. Jarraian, Gobernuaren izenean azalpenak emateko, Laura Alba kontseilari andreak du hitza.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. En primer lugar, he de decir que en la solicitud presentada a la Mesa del Parlamento por el Partido Socialista se hace mención exclusiva a las obras relativas al tren de alta velocidad, al corredor de alta velocidad y al PSIS de la estación, en ningún momento se habla de que hoy tuviese que comparecer para explicar los convenios firmados acerca de las infraestructuras viarias. Por lo tanto, no he podido preparar una información detallada del estado de cada paso en atención a esta solicitud. En cualquier caso, si tiene usted alguna duda o alguna pregunta concreta que hacerme, por supuesto que muy gustosa-*

*mente se la responderé, pero, lógicamente, como no puede ser de otra manera, me he ceñido a la solicitud de comparecencia, que es lo que se me ha hecho llegar por esta Cámara.*

*Como decía el señor Vázquez y como todos ustedes saben, el pasado 16 de mayo se firmaron dos protocolos muy importantes para el futuro desarrollo económico y social de Navarra entre la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y la Administración General del Estado. Gracias a estos protocolos se han desbloqueado dos actuaciones que son claves en este momento para Navarra: la construcción del corredor navarro de alta velocidad y la construcción del entorno de la nueva estación de alta velocidad de Pamplona.*

*Respecto al primero, el corredor navarro de alta velocidad, como saben, es un proyecto por el que el Gobierno de Navarra lleva apostando muchos años, que va a mejorar la competitividad de nuestro tejido social y empresarial, va a reducir los costes medioambientales y su ejecución va a suponer la creación de diez mil puestos de trabajo, uno de nuestros principales objetivos en este momento de crisis que nos está tocando vivir.*

*El corredor navarro de alta velocidad es una infraestructura irrenunciable para el Gobierno de Navarra. Entendemos que rechazar este proyecto supondría aislar a Navarra de la red ferroviaria española y europea de alta velocidad, que nos va a ayudar a migrar a un modo de transporte más sostenible, más moderno y que va a aportar más valor desde el punto de vista económico y social.*

*España es un país pionero y de referencia en alta velocidad ferroviaria junto con Japón, China y Francia para otros países como, por ejemplo, Suecia o Estados Unidos. Permitir que Navarra no se incardine en esta red ferroviaria es impedir que Navarra prospere.*

*Antes de la firma de estos protocolos el Gobierno de Navarra estuvo trabajando en colaboración con el Ministerio de Fomento en el desarrollo de los estudios informativos y trabajos previos para el desarrollo del proyecto, adelantando en la medida de nuestras posibilidades los trabajos pertinentes. Pero lo cierto es que teníamos la puerta cerrada, ya que, al tratarse de una materia en la que las competencias corresponden a la Administración General del Estado, era necesario acordar las actuaciones correspondientes a cada Administración para dar un impulso definitivo al proyecto.*

*El pasado 16 de mayo conseguimos la llave que nos ha permitido abrir la puerta para seguir trabajando en este importantísimo proyecto. Desde*

(2) Traducción en pág. 17.

*el mismo momento de la firma, nos pusimos manos a la obra con nuestras responsabilidades. Ese mismo día envié una carta al Secretario General de Planificación e Infraestructuras del Estado en la que le comunicaba la designación de los representantes del Gobierno de Navarra en la comisión de seguimiento del protocolo, solicitando, asimismo, la designación de los correspondientes representantes de la Administración General del Estado. Y ese mismo día también solicité al Secretario de Estado que procediera cuanto antes a la revisión de los pliegos de contratación de los proyectos –una revisión preceptiva por parte de la Administración del Estado– que para entonces, como siempre dije, ya los teníamos elaborados, teníamos los deberes hechos y esos pliegos para esa fecha estaban ya en Madrid.*

*Respecto al contenido de los protocolos a los que hace referencia su solicitud de comparecencia, comenzaré haciendo alusión al protocolo general de colaboración entre la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad Foral de Navarra para la construcción de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra, firmado por el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Economía y Hacienda, el Presidente de Gobierno de Navarra y los Departamentos de Economía y Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra.*

*Dicho protocolo tiene por objeto establecer las bases de cooperación entre las dos Administraciones encaminadas a la ejecución de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en territorio de Navarra como primera fase del corredor Cantábrico-Mediterráneo a su paso por Navarra. En él se recoge expresamente la utilización del Convenio Económico entre Navarra y el Estado como herramienta jurídica de financiación y se establece que el Estado encomendará a Navarra determinadas actuaciones para su desarrollo. Navarra se convierte así, junto con el País Vasco, en la segunda autonomía que construye directamente una infraestructura ferroviaria que es competencia del Estado a través de una encomienda.*

*Tal y como recoge el protocolo, el Ministerio de Fomento se responsabilizará de la redacción de los proyectos de la plataforma Zaragoza-Castejón y de la superestructura de todo el trazado, desde Zaragoza hasta Pamplona. La Administración de la Comunidad foral se encargará de la redacción de los proyectos de la plataforma desde Castejón hasta Pamplona. Asimismo, el protocolo general recoge el compromiso del Ministerio de Fomento de redactar y tramitar el estudio informativo de la variante de Tudela.*

*En cuanto a la ejecución de las obras, el Ministerio de Fomento será responsable de la construcción de la plataforma desde Zaragoza hasta Cas-*

*tejón y de la superestructura, desde Zaragoza hasta Pamplona, mientras que Navarra se encargará de la construcción de la plataforma ferroviaria desde Castejón hasta Pamplona.*

*En cuanto a las expropiaciones, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra colaborará en la gestión administrativa de los expedientes expropiatorios necesarios para el establecimiento de la nueva infraestructura ferroviaria creando una oficina de gestión.*

*El Estado financiará los proyectos de la plataforma Zaragoza-Castejón, los proyectos de la superestructura de todo el trazado, la construcción de la plataforma hasta Castejón y la totalidad de la superestructura, mientras que la Administración de la Comunidad Foral financiará la redacción de los proyectos desde Castejón hasta Pamplona y la construcción de la plataforma desde Castejón hasta Pamplona, financiación que será compensada a través de su aportación a la Administración General del Estado según se fije en el Convenio.*

*La financiación de la variante de Tudela se recogerá, en su caso, en un convenio específico con base en los criterios establecidos en el PEIT para las operaciones de integración urbana del ferrocarril.*

*El protocolo contempla la creación de una comisión de seguimiento, que ya está designada, como les he dicho, integrada por tres representantes del Ministerio de Fomento, uno del Ministerio de Economía y Hacienda y cuatro de la Comunidad Foral de Navarra, de los que tres son a propuesta del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones y uno a propuesta del Departamento de Economía y Hacienda.*

*A continuación les detallaré el estado de la tramitación administrativa de todo el corredor. Como ven, el tramo que corresponde ejecutar a la Comunidad Foral de Navarra, Castejón-comarca de Pamplona, se ha dividido en cinco subtramos a efectos del desarrollo de los proyectos de construcción. Estos subtramos son los siguientes: Castejón-Villafranca, Villafranca-Olite, Olite-Tafalla, Tafalla-comarca de Pamplona y Comarca I-Campanas-Eskirotz. Pueden ver también señalado el tramo correspondiente a la rectificación del bucle ferroviario.*

*Los tramos Castejón-Zaragoza y Castejón-Pamplona cuentan con la aprobación del estudio informativo y con la pertinente declaración de impacto ambiental. El proyecto de eliminación del bucle ferroviario de la comarca de Pamplona también cuenta con el estudio informativo aprobado definitivamente y con la declaración de impacto ambiental. El proyecto de construcción se encuentra en fase de redacción avanzada por parte de la Administración General del Estado, como veremos*

más adelante, cuando hablemos del otro protocolo al que hace referencia su solicitud. El estudio informativo de la variante de Tudela está en estos momentos en redacción.

El trazado desde la comarca de Pamplona hasta la conexión con la Y vasca se encuentra en simple fase de estudio de alternativas, sin haberse realizado ninguna actuación administrativa. Pero vamos a seguir cooperando con el Ministerio de Fomento aportando todo lo que esté en nuestra mano para que el estudio informativo del tramo de conexión del corredor navarro de alta velocidad con la Y vasca se lleve a cabo lo antes posible, tal y como se comprometió el Ministro José Blanco el pasado 23 de junio en el Senado.

En cuanto al estado de los proyectos del tramo Zaragoza-Variante de Tudela, fueron contratados por el Ministerio de Fomento y están en fase de redacción desde abril de 2008, con un plazo de ejecución de catorce meses, por lo que actualmente deberán de estar ya en estado muy avanzado y próximo a su finalización. Por otra parte, el Ministerio de Fomento acaba de contratar la asistencia técnica para la redacción del estudio informativo de la variante ferroviaria de Tudela.

Respecto al tramo Castejón-comarca de Pamplona, cabe destacar que, una vez firmado el protocolo y con base en lo previsto en el mismo, tras la aprobación de los pliegos por la Dirección General de Ferrocarriles, se tramitó el correspondiente acuerdo de gobierno en la Comunidad Foral que permite la contratación de la asistencia técnica para la redacción de los proyectos.

Son un total de cinco proyectos y una asistencia técnica de apoyo a la dirección de proyecto que importan conjuntamente 5.570.000 euros. A esto hay que sumar los trabajos de asistencia técnica para la realización de sondeos geológicos y ensayos, cuyo importe asciende a 1.673.982 euros, así como la elaboración de la cartografía necesaria, por importe de 290.259 euros.

A estas licitaciones se han presentado ciento cincuenta y siete ofertas por las treinta y cuatro ingenierías más importantes de nuestro país, lo que ha supuesto, sin duda, un intenso e importante esfuerzo de valoración de las mismas a los técnicos del departamento.

La contratación de la asistencia técnica se realizará esta semana y la de los cinco proyectos en no más de diez días. La duración de los contratos es de catorce meses, por lo que los trabajos de construcción del tramo navarro podrán iniciarse previsiblemente en el primer semestre de 2011, tal y como nos comprometimos.

Y esta es la verdadera bondad del protocolo que se firmó y que, como decía el señor Vázquez, fue tan criticado. Hasta ahora Navarra estaba

esperando este proyecto, digamos, de brazos cruzados. Desde que se firmó este protocolo la realidad es que ya tenemos ciento cincuenta y siete ofertas valoradas encima de la mesa, esta semana se producirá la primera adjudicación, es necesario que sea así porque la empresa que resulte adjudicataria de la asistencia técnica a la dirección de los proyectos quedará automáticamente excluida de la ejecución de los proyectos, por lo tanto, hay que saber primero quién es la adjudicataria del primer contrato para eliminarla del concurso de los otros cinco contratos, y, como digo, esta es la bondad de este protocolo, hasta ahora estábamos de brazos cruzados esperando y reclamando y, a partir de la firma de este protocolo, tenemos ciento cincuenta y siete ofertas encima de la mesa, la primera adjudicación se producirá esta semana, la próxima, si Dios quiere, la semana que viene y en el plazo de diez días las próximas cinco adjudicaciones y, por lo tanto, a efectos prácticos en cuestión de quince días las mejores ingenierías de nuestro país estarán poniendo a sus ingenieros al servicio de la redacción de este valiosísimo proyecto para Navarra que ya es una realidad, ya se está trabajando en él y ya en pocos días, como digo, varios ingenieros de este país empezarán a dibujar cómo traemos el corredor de alta velocidad a nuestra tierra.

Por otro lado, tal y como he indicado al inicio de esta comparecencia, el mismo 16 de mayo también se firmó el protocolo general entre el Ministerio de Fomento, el ADIF, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el Consorcio Alta Velocidad Comarca de Pamplona para la redacción de los proyectos, construcción y financiación de las obras de la nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona y la nueva estación de alta velocidad de Pamplona.

Este protocolo tiene también gran importancia por diversas razones. En primer lugar, porque establece las pautas que debemos seguir las Administraciones implicadas para la financiación de la rectificación del bucle ferroviario de Pamplona, en segundo lugar, porque supone el motor de arranque para el plan de desarrollo del área de la nueva estación del tren de alta velocidad así como del área de la actual estación del tren de Pamplona y, en tercer lugar, porque, gracias al mismo, se va a llevar a cabo una inversión de 410 millones de euros, de los que 300 corresponden a la urbanización y 110 a la infraestructura ferroviaria. Asimismo, se van a construir más de nueve mil viviendas, de las que más de cinco mil serán de protección oficial.

Tal y como se recoge en el protocolo, en cuanto a la nueva infraestructura ferroviaria, el Ministerio de Fomento se encargará del proyecto de construcción y el ADIF de la dirección y contratación

de las obras. En cuanto a los terrenos necesarios para la construcción de la nueva infraestructura ferroviaria, tal y como se recoge en el protocolo, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra transmitirá al ADIF libres de cargas los terrenos necesarios para la construcción de las obras y las nuevas instalaciones ferroviarias. Asimismo, tramitará y aprobará las determinaciones de planeamiento necesarias para su construcción, contemplando las franjas de terreno precisas, que se obtendrán por cesión dentro de la ordenación.

El presupuesto total programado para la ejecución de la nueva infraestructura ferroviaria es de 110 millones de euros, de los que 52,4 corresponden a la plataforma de la nueva red ferroviaria, 20,2 a la superestructura, 26 al edificio de la nueva estación, 3,9 a la reposición de servicios afectados, 2,5 al control de calidad y asistencia técnica y 5 a los terrenos necesarios externos al ámbito del PSIS.

Como ustedes saben, está previsto que la tramitación de la ordenación urbanística del entorno de la estación se realice con la figura del plan sectorial de incidencia supramunicipal, PSIS. El sistema de ejecución será el de cooperación.

Se constituyó un consorcio integrado por las tres Administraciones Locales afectadas y el Gobierno de Navarra. Este consorcio será el responsable de la gestión económica de los aprovechamientos urbanísticos que corresponderán a los terrenos aportados por el ADIF pertenecientes a la actual infraestructura ferroviaria. De esta forma obtendrá la financiación prevista para ejecutar la nueva infraestructura ferroviaria.

Asimismo, se ha nombrado una comisión de seguimiento integrada por un representante del Ministerio de Fomento, un representante del Departamento de Obras Públicas, tres representantes del Consorcio Alta Velocidad y un representante del ADIF.

El proyecto de construcción de la eliminación del bucle ferroviario cuenta con la declaración de impacto ambiental y la aprobación del estudio informativo. Por otra parte, se desarrolló el PSIS correspondiente a la ordenación del entorno de la estación y fue sometido a información pública, habiendo terminado el 15 de septiembre de 2007.

Si bien es cierto que las circunstancias de la crisis económica han obligado a reconsiderar la situación del PSIS, también es cierto que no se han producido cambios sustanciales en la ordenación. Los cambios se limitan a una serie de ajustes en los costes urbanísticos y en los aprovechamientos como forma de asegurar la viabilidad económica del proyecto.

Actualmente, el PSIS, con los ajustes mencionados, se encuentra en fase de tramitación admi-

nistrativa, estando pendiente del informe de AENA y de la Dirección General de Aviación civil, así como de la declaración de incidencia ambiental. Se espera que su tramitación y aprobación definitiva se lleven a cabo antes de que finalice el año.

El proyecto de construcción de la nueva infraestructura ferroviaria ya está prácticamente redactado por el Ministerio de Fomento, como le decía anteriormente.

Quisiera hacer especial hincapié en el punto de vista medioambiental. Tal y como les he comentado a lo largo de mi intervención, los trazados entre Zaragoza y Pamplona cuentan con la declaración de impacto ambiental aprobada, salvo la variante de Tudela. Pero, dado que en la solicitud de comparecencia hacen una mención especial a este tema, quiero dejar claro que el Gobierno de Navarra, al igual que en todas las obras que lleva a cabo, va a asegurarse muy bien de que los proyectos y la ejecución de los mismos se desarrollen con estricto cumplimiento de los condicionantes ambientales impuestos en la declaración de impacto ambiental, ya que no entendemos de otra manera la ejecución de esta infraestructura sostenible en sí misma por el transporte que va a soportar y que, en definitiva, es una apuesta firme por el respeto al medio ambiente.

Como han visto, son muchos e importantes los avances que hemos llevado a cabo en los últimos meses y vamos a seguir trabajando para cumplir los plazos previstos para este gran proyecto de cambio para Navarra, un cambio estratégico tanto por lo que supone la alta velocidad en el transporte de viajeros como por lo que implica incardinarse en la red ferroviaria transeuropea con ancho de vía internacional. Esto se traducirá en una mejora de flujos en el transporte de mercancías, ya que, al contar con la misma infraestructura que el país vecino, las mercancías que salgan hacia Europa no tendrán que sufrir los contratiempos del cambio de ancho de vía que actualmente se producen en la frontera francesa.

Navarra, por su cercanía a la frontera y sus infraestructuras actuales y las que estamos programando para un futuro próximo derivadas del TAV, se presenta como un territorio idóneo que, al manejarse con los dos anchos de vía –UIC e Ibérico–, podrá contemplarse como centro intermodal de primer orden para la exportación e importación de mercancías hacia y desde Europa. Así, en un futuro las mercancías importadas desde España podrán llegar por ancho ibérico a Navarra y transferirse a convoyes europeos desde cualquiera de los nodos intermodales y al revés cuando se trate de importaciones. Este es el negocio que hoy capitalizan los franceses con mercancías españolas y al que a partir de ahora podremos acceder

también nosotros, creando nuevas oportunidades en la Comunidad Foral.

En resumen, la firma de estos dos protocolos posibilita avanzar a Navarra, en colaboración con la Administración General del Estado, en el desarrollo de dos proyectos estratégicos ferroviarios que supondrán, desde el punto de vista cualitativo, implantar un modelo de transporte sostenible promovido por la Unión Europea, incardinar a Navarra en la red transeuropea ferroviaria de alta velocidad con ancho internacional, tanto para mercancías como para viajeros, e implantar una infraestructura que aporte competitividad a nuestro tejido social, empresarial y económico, y, desde el punto de vista cuantitativo, permitirá, cosa especialmente importante en el momento actual, iniciar una inversión de más de 1.500 millones de euros para los próximos años, que acarreará y se verá traducida en la creación de más de diez mil puestos de trabajo y la construcción de más de nueve mil viviendas, de las que más de cinco mil serán de protección oficial. Por mi parte, nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervás) (3): *Eskerrik asko, kontseilari andrea. Jarraian alderdi sozialistaren bozeramaile Vázquez jaunak du hitza.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias a la señora Consejera por la información que nos ha facilitado. En primer lugar, quiero pedir disculpas por si no estaba clara la petición de esta comparecencia. En el ámbito de obras públicas éramos conocedores de que, además de estos dos protocolos, se habían firmado otros dos, es verdad que luego leyendo la redacción quizá usted haya interpretado... No existe ningún problema respecto de esta cuestión que usted acaba de matizar y, desde luego, conocemos de alguna manera el contenido de los mismos, por lo tanto, desde ese punto de vista, no vamos a entrar a matizar, como digo, esa petición que usted ha interpretado aunque yo particularmente quería haber sido más amplio en mi petición y que usted nos hubiera informado de la totalidad de esos protocolos. En cualquier caso, si lo consideramos oportuno, lo solicitaremos más adelante.*

*Me agradan, como le digo, las explicaciones que nos ha dado por el grado de satisfacción con el que en este momento está usted dando esta información a esta Comisión de Obras Públicas, y digo que detecto en usted un grado de implicación en este proyecto que, desde luego, si para el Gobierno de Navarra es una infraestructura irrenunciable, indudablemente, para el Partido Socia-*

*lista no es menos irrenunciable. Simplemente me quiero remitir a una comparecencia que hubo en esta Comisión de Obras Públicas el 19 de noviembre de 2008, cuando a petición de un grupo parlamentario se pidieron explicaciones respecto de temas relacionados con la alta velocidad y las dudas que se cernían respecto de esta infraestructura vital e importante para la Comunidad Foral. En aquel momento ni los grupos parlamentarios de la Cámara ni usted éramos optimistas en cuanto al resultado final al que íbamos a llegar, y me atreví a anunciar; creo que lo recordarán todas sus señorías, que el tren de alta velocidad sería una realidad para Navarra y que el tren de alta velocidad vendría a Navarra. Son palabras que están en el Diario de Sesiones de esta Comisión de Obras Públicas.*

*Afortunadamente, el día 16 de mayo se firmaron estos protocolos, que no convenios, aunque también habrá que analizar qué significa o qué se interpreta por protocolo y por convenio, qué ha posibilitado el protocolo o qué puede posibilitar el convenio, y, desde luego, lo que sí me ha agradado también conocer, aunque de alguna forma lo conocía, es que los protocolos están permitiendo avanzar en el desarrollo de los proyectos del tramo Castejón-Pamplona. Que esos cinco subtramos estén en fase de redacción es, en definitiva, una respuesta a mis preguntas, es decir, desde el 16 de mayo ¿en qué se ha avanzado? Bueno, pues, desde luego, para el Partido Socialista es una satisfacción y más en el día de hoy, después de que ayer seguramente hubiera dudas e interpretaciones de lo que significa todo esto para la alta velocidad y para Navarra y los compromisos que el Gobierno de España tiene o no tiene con la Comunidad Foral de Navarra. Desde luego, en el Partido Socialista seguimos manteniendo la misma fe y la misma confianza y, desde luego, apoyándome en la misma frase que dije el día 19 de noviembre de 2008, a pesar de que haya personas o grupos que duden o interpreten de manera torticera lo que significa la firma de los protocolos y el desarrollo de los mismos, en el Partido Socialista no tenemos la menor duda de que esto sigue siendo una realidad. Era una realidad y ahora se está materializando esa realidad, y el hecho de que usted nos haya anunciado que se va a realizar la contratación técnica y que la redacción de los proyectos de los cinco subtramos va a ser una realidad dentro de diez días lo pone de manifiesto. No lo digo yo, lo ha dicho usted, y, desde luego, eso hará de alguna forma que las dudas existentes de quienes dudan de esta situación queden completamente diluidas.*

(3) Traducción en pág. 17.

*Lo mismo ocurre con el PSIS de la comarca de Pamplona, que también, aunque no esté completamente terminado el expediente, lleva aparejado una serie de componentes de desarrollo residencial en torno a la estación de Echavacoiz y una serie de infraestructuras industriales que hay que sacar del entorno. Es verdad que la actual crisis puede impedir que el desarrollo residencial, de alguna forma paralizado, la parte que va a continuación de lo que es la estación y la eliminación del bucle ferroviario, sufra algún retraso, pero, desde luego, lo que no va a evitar ni va a impedir es que el bucle se elimine y que la estación, que mientras se haga la nueva servirá para todo tipo de transporte ferroviario, se convierta en la nueva estación de la alta velocidad.*

*Por lo tanto, señora Consejera, nosotros queríamos conocer realmente si esos protocolos habían servido para algo y ha quedado claro y se ha puesto de manifiesto que sí. La redacción de los proyectos de la plataforma Castejón-Pamplona está avanzando, está en estudio el tramo El Bocal-Castejón a su paso por Tudela, lo que es la variante de Tudela. De ahí se sacarán las conclusiones oportunas entre las partes para poder determinar tanto el trazado como la ubicación de la nueva estación de la alta velocidad en el área de Tudela y, por otra parte, somos conocedores y me agrada también que usted lo haya dado a conocer en esta Comisión, la adjudicación de los cinco tramos entre Plasencia de Jalón y El Bocal están en fase de redacción con un periodo de catorce meses, que en teoría está ya avanzado. Eso contrasta, lógicamente, con alguna información o en este caso escepticismo que ayer mismo se pudo conocer y que a lo mejor a lo largo de esta comparecencia vuelve a salir aquí, pero, en cualquier caso, como no voy a tener oportunidad de contestar al final, me voy a adelantar a las posibles dudas. Entendemos que esos proyectos son una apuesta decidida y firme del Gobierno de España, que el corredor Cantábrico-Mediterráneo en su tramo navarro es una realidad –lo constata lo que se está ejecutando en este momento tanto en el tramo estatal como en el tramo navarro–, y, desde luego, hay que comprender que las cosas requieren su tiempo. Nadie puede pretender que para el año 2011 o para el año 2012 el proyecto de la alta velocidad sea una realidad en Navarra, pero lleva el camino y los tiempos adecuados y, desde luego, no ya el compromiso sino la ejecución presupuestaria de los proyectos para que eso sea una realidad lo antes posible dentro de las dificultades económicas por las que atraviesa no solo Navarra sino España, el Gobierno de España, a nivel de los Presupuestos Generales del Estado. No podemos abstraernos de*

*esa realidad económica y, desde luego, al margen de eso, sí que se ha visto claro que el compromiso de España en relación con la alta velocidad y en relación con Navarra no sufre merma en cuanto a las previsiones que estaban establecidas y a las que se comprometió el Ministro de Fomento el día 16 de mayo.*

*Por lo tanto, cerrando mi intervención, tengo que decir; evidentemente, que el Partido Socialista y el Gobierno de España y en este caso el Ministro de Fomento se comprometieron en Navarra con el Presidente del Gobierno y ante los departamentos competentes a realizar estas inversiones en los tiempos, en los plazos y con las inversiones previstas. Esto es algo que se está haciendo, esto es algo que se está desarrollando y me gustaría que en este momento las personas que mostraron escepticismo lo confirmen. ¿Será insuficiente? Indudablemente, pero, desde luego, en este momento son evidencias positivas, son una realidad y me gustaría que los portavoces en esta Comisión rectificaran respecto de esas dudas, que en este momento no son dudas sino que son realidades que se están llevando a cabo en Navarra. Nada más y muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (4): *Eskerrik asko, Vázquez jauna. Jarraian Kontseilari andreak du hitza.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Vázquez. Como le he dicho, si tiene alguna pregunta respecto a los otros dos protocolos, podemos responderla y, si no, con mucho gusto acudiré otro día a esta Comisión a hablar de ellos. En cualquier caso, estoy con usted en el sentido de que, efectivamente, el tren de alta velocidad, el corredor navarro de alta velocidad es ya una realidad. Estamos trabajando en él y dudar de ello en este momento es, sencillamente, ridículo.*

*Decía que en 2008 casi todos los portavoces, los partidos, incluida yo, dudábamos. Efectivamente, usted anunció que esto sería una realidad y así está siendo, pero también debe reconocer que muchos dirigentes de su partido nos anunciaban una realidad inminente, y nos cansamos de oír que la realidad era inminente pero no llegaba. Por lo tanto, creo que están justificadas las dudas de entonces. Las dudas de ayer no, porque, no sé por qué motivo, la Delegación del Gobierno en Navarra con este tema tiende a la confusión, a la confusión propia y a la ajena, porque cuando se hablaba de la firma del convenio hablaba de no sé qué problemas técnicos que causaron cierto revuelo y*

(4) Traducción en pág. 17.

ayer también con la famosa partida del TAV o del no TAV. Desde el punto de vista del Gobierno, por tranquilizar y porque es la realidad, que quede claro que lo que se firmó en este protocolo es que el Gobierno de Navarra financiaría los proyectos del tren en la comarca de Pamplona. Los de Zaragoza hasta Castejón se están realizando, están ya contratados, como he explicado, están en fase de ejecución y tienen su dotación presupuestaria correspondiente, la han tenido ya años atrás porque ellos empezaron antes y tienen la dotación presupuestaria necesaria. Y respecto a los proyectos de Navarra, ya dijimos que el año 2010 sería el año de los proyectos, y los proyectos los va a hacer Navarra y los va a financiar durante un tiempo Navarra y después será compensada en la aportación y, por lo tanto, donde hay que buscar esa partida es en los Presupuestos Generales de Navarra y cuando vean ustedes el proyecto de Presupuestos Generales de Navarra busquen esa partida y si está pues no hay ningún problema porque así es como tiene que ser.

Así que, respecto a estas dudas, ha sido un momento de confusión innecesaria, francamente. Pero la realidad, como digo y como dice usted, es que el corredor navarro de alta velocidad es ya una realidad, estamos trabajando en él y tiene la dotación necesaria para avanzar en los proyectos, que es el trabajo que corresponde al ejercicio 2010, que es el que ahora todas las Administraciones estamos presupuestando. Por mi parte, nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (5): *Eskerrik asko. Jarraian, UPNren izenean, Valero jaunak du hitza.*

SR. VALERO ERRO: *Muchas gracias, señor Presidente. Doy la bienvenida a la Consejera, al Director General y a la Jefa de Gabinete. Voy a ser breve, pero, de alguna forma, quiero recopilar los datos. Allá queda julio de 2004, cuando se aprobó el estudio de impacto ambiental del corredor Castejón-Pamplona. Fue muy discutido, pero, efectivamente, hay una fecha clara, que es 2004, cuando ya había aprobado un tramo con el proyecto de impacto ambiental. El Gobierno de Navarra ha demostrado durante todo este proceso paciencia en algunos momentos, impaciencia en otros, pero, de alguna forma, ha sabido ser institucionalmente respetuoso con el Gobierno de España. Y lo que sí ha demostrado es que tenía avanzados todos los proyectos, los tenía avanzados y seguía trabajando porque pensaba que iba a ser una realidad tarde o temprano. La realidad la tenemos, el protocolo se firma en mayo con el*

*señor Blanco. Firma del protocolo aprobado, también hay que decirlo, por el Ministerio de Fomento y por el Ministerio de Economía, que es importante a la hora de aclarar algunos de los conceptos, porque es un compromiso muy fuerte. Hay que recordar que el Ministerio de Economía ponía bastantes pegas, el Ministerio de Fomento quería pero parece que el de Economía no le dejaba. Ahí está plasmada la firma de dos Ministerios, y yo creo que no hay que dudar porque este proyecto va adelante y va adelante con unos pasos muy rápidos, porque estamos hablando de proyectos con un plazo de catorce meses y estamos hablando de que finalizarán previsiblemente a finales de 2010 o principios de 2011, con lo cual estamos hablando de comienzo o de licitación de obra en el primer semestre de 2011. Por lo tanto, tanto el proyecto del corredor, en lo que afecta a Navarra, como el bucle van avanzando.*

*¿Que se pusieron en duda? Yo creo que las dudas las ha despejado muy bien la Consejera. Nosotros no vamos a dudar de la intención de los protocolos ni del convenio que falta por firmar. La realidad es que se sigue avanzando, y una vez que esté definido durante este año 2010, que creo que es cuando de alguna forma se irán terminando los proyectos, habrá que plasmar vía convenio cómo se va a hacer el descuento de la aportación de Navarra al Estado. Creo que el camino es impecable en estos momentos y esperamos que ese convenio pueda ser aprobado en fechas una vez que se tenga conocimiento de los costos de los proyectos y de la realidad. Lo demás creo que es poner dudas, y los que hemos estado en las Administraciones Públicas sabemos que de esa voluntad al final va a ser imposible no tener ese acuerdo. Eso es lo que quisiéramos dejar claro.*

*En definitiva, Consejera, el Gobierno de Navarra ha hecho un buen trabajo. Por parte del Gobierno central ha habido dos procesos, 2004-2009 y 2009 en adelante, y el proceso ahora es imparable y creo que la realidad lo demuestra. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (6): *Eskerrik asko. Nafarroa Bairen izenean, Amezketa jaunak du hitza.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Egun on. Eskerrik asko, Lehendakari jauna. Encantados de conocerles a todos ustedes, porque lo mismo en el escrito por el que se solicita la comparecencia, en el que se habla de que se han superado todos los obstáculos y se ha hecho realidad la infraestructura de enormes potencialidades, como en lo que acaba-*

(5) Traducción en pág. 17.

(6) Traducción en pág. 17.

mos de oír; que ya es una realidad, repito, estamos encantados de haberles conocido.

Hace bien pocos años, no era en sede parlamentaria, recuerdo que era en una tertulia o en un debate en una radio de Pamplona, pero tres o cuatro años son pocos años, me atreví a decir, hablando de este tema, con personas del resto de los partidos aquí presentes: bueno, pues igual para el 2012, veinte años después de lo de Sevilla. Las risas se escucharon por todos los sitios. Ahora aquí me atrevo a decir: igual dentro de veinticinco años después de lo de Sevilla empezamos a ver algo. Ya estamos hablando del 17, no del 12, del 17, pero, bueno, ya veremos, igual.

Cuando vi el documento en el que se pedía la comparecencia, empecé a buscar papeles por ahí. ¿Qué habrá por ahí que no conocemos, que no tenemos nadie? Y, bueno, visto el contenido de los protocolos, me encanta el optimismo con el que se valoran. No sé, uno debe ser un poco más corto que los demás, y hablo por mí, porque no acabo de ver todas esas cosas tan claras y tan rotundas, porque salta a la vista que es un protocolo de intenciones y poco más. Cuando se habla de compromisos económicos se dice que se concretarán en posteriores convenios de colaboración, luego aquí no se concreta ninguno. Primera pregunta: si hay compromisos económicos que ya se están resolviendo, ¿es consecuencia de algún convenio de colaboración firmado?, ¿o es que vamos a tirar para adelante porque somos capaces y, además, nos apetece y luego ya veremos qué pasa?

Financiación. Ya se está dando todo por resuelto. Lo único que he sido capaz de leer aquí es que es voluntad de las partes que un tramo de la infraestructura lo financie el Gobierno del Estado y que otro lo financie la Administración foral, además de los proyectos y demás. Pero, insisto, y a lo mejor hasta hay una contradicción, en la cláusula cuarta igual hasta hay una contradicción...

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): Señor Monzón, no tiene la palabra.

SR. AMEZKETA DÍAZ: ... porque en el primer párrafo lo que dice es que el Gobierno financiará aquello a lo que él se compromete y que la Administración foral financiará aquello que le corresponde hacer a ella, aunque en el párrafo siguiente dice: la Administración manifiesta su voluntad de que eso lo hará en todo caso con cargo al Convenio. Pero, insisto, manifestación de voluntades, dicho expresa y textualmente. Y no quiero poner en duda cuáles son las intenciones, en absoluto, me limito a lo que se dice.

Acabamos de conocer que el Gobierno de Navarra ha realizado los nombramientos de las personas designadas para la comisión de segui-

miento. Segunda pregunta: ¿el Gobierno central también las ha nombrado?

En definitiva, nos parece muy bien que todos estemos contentos, que el asunto se haya desbloqueado –ha tardado años–, que vaya adelante, pero no nos parece que esas alegrías sean para tanto, y, en todo caso, el convenio habla de los tramos Castejón-Pamplona, incluido el bucle de Pamplona, pero no dice absolutamente nada, salvo la voluntad del Gobierno de Navarra, de implicarse en el tramo posterior. Lo digo para colocar las cosas en su sitio, porque, claro, parece que de pronto ha tocado no sé qué clase de premio gordo, gordísimo, que por supuesto afecta a todos, y es verdad que todo esto afectará a todos, pero, oiga, según se vaya haciendo. Hoy hemos visto las pieles de los osos, por grupos, no individualmente. Aparte de esa aclaración y, repito, de felicitar y encantados de habernos conocido, porque lo de hoy es inmenso, pues adelante. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): Eskerrik asko. Señor Monzón, le pido que respete a quienes están interviniendo. Si no, este Presidente no tendrá ningún inconveniente en intervenir. Señor Monzón, es la segunda, a la tercera le expulsaré de la Comisión. Tiene la palabra la señora Consejera.

SR. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Presidente. Agradezco la intervención del portavoz de UPN. Ha entrado en la disquisición entre protocolo y convenio y, como también lo ha hecho el portavoz de Na-Bai, aprovecho este turno para aclarar este tema a los dos y a todos en general.

Decía que encantado de haberles conocido. Cordial y educadamente yo le tendría que decir: igualmente. Pero no puedo decir lo mismo, ¿sabe por qué?, porque no les conozco. Porque usted habla en nombre de Na-Bai y mientras usted me está diciendo que qué tarde vamos, que hasta 2017 por lo menos no lo vamos a ver, que no está seguro de que el protocolo haya valido, que no está claro el tema de la financiación, que si vamos a conectar con la Y vasca como una de sus preocupaciones, el principal partido de su coalición, en su web, en la página principal, tiene un enlace directo a la plataforma que quiere parar este proyecto. Entonces, cuando me hablan de Na-Bai ¿qué me quieren decir?, ¿que les preocupa que el tema vaya tarde?, ¿que progrese más rápidamente?, ¿que se ate ya el tema del convenio y la financiación y que nos conectemos con la Y vasca?, ¿o que paremos este proyecto? Yo no le puede decir encantada de conocerles porque no les conozco, porque cuando me habla usted, no sé si habla por usted, por su partido, por su coalición o por quién. Así es que yo no estoy encantada de conocerles,

*sino que estoy bastante despistada y reconozco que no les conozco en este tema. Espero conocerles y haré todo lo posible por conocerles y por que ustedes marquen una posición fija única como coalición y como portavoz que es usted de una coalición en este Parlamento.*

*Dicho esto, en cuanto al tema de la financiación, dice que no está claro si lo financia Navarra, si lo va a pagar Navarra. Está perfectamente claro, en el protocolo dice expresamente que Navarra lo financiará temporalmente hasta que pueda ser compensado en la aportación, o sea, lo financia temporalmente contra la aportación del Convenio Económico existente entre Navarra y el Estado. Y esto lo pone textualmente, literalmente y, por lo tanto, es así.*

*¿Por qué estamos hablando en este protocolo de solamente hasta Pamplona? En este protocolo ya se recoge que de lo que estamos hablando es de una primera fase del corredor Cantábrico-Mediterráneo en Navarra, una primera fase hasta Pamplona del corredor que une el Cantábrico y el Mediterráneo a través de Pamplona, ya me explicará usted cómo va a ser esto si no es con la conexión con la Y vasca. Lo que ocurre es que como este protocolo es la antesala de un convenio y un convenio tiene que tener detrás unos estudios respaldados por unas previsiones de coste económico, etcétera, no tenía sentido que en el convenio apareciera la conexión de la Y vasca cuando ni siquiera está hecho el estudio informativo. Es verdad que es una reclamación de este Gobierno y que esperamos que se ponga en marcha cuanto antes, pero no tiene sentido que aparezca ni en el protocolo ni en el convenio, porque todavía no se conocen los costes de esa actuación ni cuál va ser el trazado definitivo. Por lo tanto, yo creo que la simple expresión del título del convenio y que las dos Administraciones estemos reconociendo en el convenio que estamos hablando de la primera fase del corredor Cantábrico-Mediterráneo a su paso por Navarra deja en evidencia que estamos hablando de que después habrá una conexión.*

*Respecto a las diferencias entre protocolo y convenio, como saben, y creo que el Vicepresidente Económico vendrá mañana a rendir cuentas de forma más expresa, en su día se habló de un acuerdo que era muy parecido al actual pero que consistía en que Navarra construiría y financiaría las obras tanto de la plataforma como de la superestructura entre Castejón y Pamplona y el Estado haría lo mismo entre Castejón y Zaragoza. Hubo dificultades para llegar a un acuerdo y al final ya saben que el Presidente del Gobierno hizo un ofrecimiento, que fue el que definitivamente desbloqueó este tema: que Navarra aguantase la financiación durante un tiempo. Se estimaba la posibilidad de dos años. Con lo cual había que*

*hacer los proyectos, iniciar las obras, y después de iniciar las obras tenían que transcurrir dos años hasta que ellos lo abonasen o lo compensasen en la aportación que hace Navarra al Estado, y, por lo tanto, la Administración General del Estado estaba comprometiendo un gasto, por supuesto, de otra legislatura, pero, además, a cuatro, cinco y seis años vista, y eso tiene una complejidad desde el punto de vista de las exigencias de la Intervención General del Estado. Y por eso se vio que tramitar el convenio de esa manera, con ese soporte por parte de Navarra de financiar las obras durante un tiempo, iba a generar algunas dificultades que iban a llevar un tiempo.*

*Pero nosotros lo que queríamos era que nos dejaran trabajar, nosotros estábamos preparados para trabajar, teníamos los pliegos preparados y queríamos empezar a hacer los proyectos. Y esa era la bondad del protocolo, que mientras se redactaban los convenios, para lo cual en este momento tanto el Ministerio de Economía como el Departamento de Economía del Gobierno de Navarra ya están manteniendo los contactos oportunos para resolver este tema, nosotros en el Departamento de Obras Públicas podíamos continuar con los trabajos técnicos y que la solución de las cuestiones jurídico-administrativas relativas al convenio y a la nueva forma de financiación que exige el convenio no retrasase los trabajos. Y esa es la diferencia, y por eso se firma un protocolo, para no perder el tiempo, para adelantar, para que yo pueda venir hoy aquí, y con mucho gusto, claro que sí, no sé si a usted le gusta mucho o poco, pero con mucho gusto, a decirles que este proyecto ya es una realidad en Navarra, esa es la bondad del protocolo, y después se firmará un convenio.*

*Y estos cambios supusieron, además, que los costes de los proyectos, que en principio los iba a asumir Navarra, también sean pagados por el Estado, aunque nosotros aguantemos la financiación un tiempo, y que, además, a partir de ahora financiaremos solamente la estructura de la plataforma y no la de la superestructura, como estaba previsto en un principio. Mañana lo comentará el Consejero de Economía, pues su cometido es hablar expresamente de las implicaciones económicas de este acuerdo, pero quiero decir que en un momento dado hubo una negociación por la que el Gobierno de Navarra puso todos sus mecanismos al alcance de la Administración General del Estado, que, sin lugar a dudas, tiene complicaciones para distribuir sus presupuestos, y ayudábamos con todo lo que teníamos, que es poder financiar las obras durante un tiempo, y, al mismo tiempo, se hicieron algunos cambios como que Navarra financiase solamente la plataforma y no la plataforma más la superestructura y que, además, el coste de los proyectos, que en principio los asumía*

Navarra, fuera también reembolsado por la Administración General del Estado.

De manera que para Navarra, desde el punto de vista económico, es un trato no solamente aceptable, sino mejor. Quiero decir que se han valorado los costes de una cosa y de otra y Navarra en este sentido sale ganando y encima adelantamos el proyecto, o sea que eran todo ventajas. Esto es lo que se estableció, va a haber algunas dificultades para que se resuelva y se plasme en un convenio que podamos aceptar ambas Administraciones y lo que quisimos es firmar un protocolo para seguir trabajando mientras tanto. Así es que esto es lo único que hay, no hay nada más detrás, hay un protocolo que nos ha permitido empezar a trabajar, fíjese qué bien. Ahora, como digo, no sé si a usted le parece bien o no le parece bien o qué le parece a su coalición.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (7): *Eskerrik asko, kontseilari andrea. Jarraian, CDNren izenean, Burguete jaunak du hitza.*

SR. BURGUETE TORRES: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días. Egun on, señorías. Doy la bienvenida a la Consejera Alba y a las personas de su equipo que la acompañan en una mañana en la que se ha querido dar una interpretación distinta al documento de la petición, en el que yo creo que, en fin, ni siquiera haciendo un esfuerzo, como se está poniendo encima de la mesa, seríamos capaces de entender que se habla de otras infraestructuras viarias, porque de la lectura del texto se deduce que solamente se insiste en lo relacionado con el tren de alta velocidad. Pero, en fin, sobre esa cuestión, que es la que nos ocupa en el día de hoy, quiero aprovechar esta primera intervención para manifestar lo que ya hemos venido diciendo no esta legislatura sino en años anteriores, que nuestro apoyo es rotundo a una infraestructura clave para el desarrollo social y económico de esta Comunidad, una infraestructura que va a aportar y generar empleo con su construcción, una infraestructura que va a mejorar la competitividad de nuestras empresas, que cuando menos nos va a poner al mismo nivel del entorno, que, efectiva y desgraciadamente para nosotros, ya ha iniciado toda esta serie de obras y, por tanto, nos lleva unos cuerpos de ventaja en el desarrollo de la obra, y una infraestructura que va a apostar por el equilibrio territorial de la Comunidad, y, por tanto, nuestra posición sobre la obra del tren de alta velocidad ni antes ni ahora ni después ha sido de duda. Estamos completamente convencidos de que es una obra imprescindible y necesaria que tenemos que ejecutar y cuanto antes lo hagamos mejor.*

*A partir de ahí, es evidente que a lo largo de los últimos años ha habido diferentes declaraciones –no voy a decir intenciones sino declaraciones– que han hecho que desde Navarra se viera con cierto recelo la ejecución por parte del Estado y su voluntad política. Esos recelos han venido poniéndose de manifiesto en comparencias incluso en las Cortes Generales por la anterior ministra, en declaraciones, en algunos momentos incluso contradictorias, de distintos responsables de la Administración General de Estado, y tiene un punto de inflexión en la firma del protocolo el 16 de mayo del año 2009. Cinco años después del inicio de un cambio político en el Gobierno de la nación tenemos un protocolo que el CDN considera que es un avance, un avance que, desde el punto de vista de la ejecución de las obras, ha permitido desbloquear una cuestión que estaba bloqueada y en la que no había habido yo diría que voluntad política para resolverla. Por las razones que sean, económicas, políticas, financieras, etcétera, no se había sido capaz de resolver esa cuestión y hoy, afortunadamente, tenemos un protocolo que nos permite desarrollar todo lo relacionado con la redacción de los proyectos y, por tanto, a lo largo de 2010 o de 2011 poder iniciar las obras en el ámbito de la responsabilidad del Gobierno que, con base en ese protocolo, se circunscribe no solo al bucle ferroviario de la comarca de Pamplona, sino también al tramo Castejón-Pamplona.*

*Por tanto, el protocolo ha significado un avance. Ha desbloqueado la cuestión y, desde el punto de vista de la ejecución, supone una novedad importante en positivo, pero hay otras cuestiones que no se han resuelto en el protocolo y que, a nuestro juicio, se deben resolver en un convenio. Un convenio es lo que ha reivindicado la Comunidad Foral de Navarra, un convenio es lo que pidió el Presidente del Gobierno en su discurso de investidura cuando insistió en que de forma relevante, y digo textualmente, debía llevarnos a alcanzar en breve plazo un punto de encuentro para la firma del convenio de construcción y financiación del corredor navarro de alta velocidad, aparte de otras cuestiones relacionadas con las infraestructuras a las que se refería el Presidente del Gobierno en su discurso de investidura de agosto del año 2007. Por tanto, la Comunidad Foral de Navarra siempre ha reivindicado la necesidad de firmar un convenio, y el protocolo, aun suponiendo un avance, es un avance insuficiente porque no resuelve las lagunas que un protocolo tiene en sí mismo, desde el punto de vista financiero, desde el punto de vista de la seguridad jurídica e incluso desde el punto de vista constructivo en algunos aspectos como los que ya se han señala-*

(7) Traducción en pág. 17.

do, que se incorporarán al convenio final, relacionados con el trazado en Tudela o la conexión con la Y vasca, para los que, sin duda, yo estoy plenamente convencido de que se encontrarán fórmulas de acuerdo.

Por tanto, el CDN hoy reconoce el protocolo como un avance, pero insiste en la necesidad de que se firme cuanto antes un convenio. Y no es un capricho ni una reivindicación política porque sí. ¿Por qué defendemos la necesidad de un convenio? Por cierto, es lo que se ha defendido yo creo que por unanimidad de esta Cámara, con las dudas de la Consejera, que yo también comparto, respeto al Grupo Parlamentario Nafarroa Bai, porque en este Parlamento hemos oído de todo y seguiremos oyéndolo posiblemente dentro de lo que es el análisis interno de esa coalición. ¿Por qué pretendemos que se firme un convenio? Bueno, pues por cuestiones que no están resueltas en el protocolo, como, por ejemplo, que el convenio dará una seguridad jurídica que hoy el protocolo no nos da, una seguridad jurídica mediante la ratificación de ese documento en las Cortes Generales y la ratificación también en el Parlamento de Navarra. Por tanto, si a la necesidad de firmar un convenio cuanto antes ¿Por qué?, por ese apartado de la seguridad jurídica. Pero no solo por eso, también por cuestiones relacionadas con la financiación. Es verdad que Navarra va a adelantar, por llamarlo de alguna manera, un dinero, varios cientos de millones, por cierto, que se compensará de ese aspecto relacionado con la plataforma Castejón-Pamplona. Y si que se señala en ese protocolo que esa financiación será compensada mediante la aportación a la Administración General del Estado. Yo me pregunto: ¿cuándo? ¿Qué señala el protocolo?, ¿a partir del año 2013? ¿Y en cuántos años?, ¿solo en uno? ¿Vamos a incorporar también los costes financieros de esas medidas? Son aspectos que están sin resolver y yo creo que la Hacienda Foral esté para tirar cohetes desde ese punto de vista.

Navarra ha hecho un importantísimo esfuerzo, que nosotros compartimos y defendemos, para financiar durante unos años la plataforma Castejón-Pamplona haciendo de banco para el Gobierno central, financiando esa obra no en los mismos términos que la Comunidad Autónoma Vasca, que ha sido completamente distinto desde ese punto de vista. Además, hoy tenemos la garantía de que se va a compensar, pero no tenemos la certeza de cuándo, y a mí no me parece intrascendente esa cuestión. Estamos hablando de varios cientos de millones y el protocolo dice que a partir del año 2013. ¿Y en cuántos años?, ¿en cuántas anualidades? ¿Incorporaremos también los gastos financieros? Para nosotros es una cuestión clave que se tiene que incorporar en el convenio. Y yo creo que Navarra debe seguir insistiendo ante el Estado, y

creo que debería ser una reivindicación común de todos los que defendemos este proyecto, la firma de un convenio. Si han pasado muchos años para la firma de un protocolo, me daría mucha pena que pasásemos muchos años nuevamente para firmar un convenio, porque sabemos que Navarra hasta el año 2103 no va a compensar estas cantidades. No sé si está claro en el protocolo lo de los gastos financieros, espero y deseo que sí, pero ¿cuándo a partir del año 2013?, ¿en un año?, ¿en dos?, ¿en tres?, ¿en cuatro? No se sabe. No es intrascendente que no tengamos un convenio, no es una reivindicación porque sí, es una reivindicación fundamentada y creo que tiene que ser compartida por quienes defendemos la Hacienda Foral y la obra de la que estamos hablando.

Y también hay algunas cuestiones, que, sin duda, se resolverán con convenio o sin convenio, relacionadas con el trazado de Tudela, que ya se ha iniciado con los diferentes análisis técnicos, y también con la conexión con la Y vasca. Evidentemente, las cuestiones no resueltas están un poquito más atrasadas, me ha parecido entender, pero, sin duda alguna, se acabarán resolviendo también.

Por todo ello, creo que el Gobierno de Navarra ha hecho un trabajo a lo largo de los años que nosotros, porque lo compartimos, estamos obligados a reconocer, y, por tanto, en esa línea hay que seguir. Pero no es menos cierto que también la otra parte tiene que coparticipar en este proceso. Navarra ha sido generosa y ha hecho un gran esfuerzo para financiar, para adelantar la financiación, pero el Estado debería firmar un convenio para resolver estas inquietudes, para dotar de seguridad jurídica, para resolver algunas cuestiones relacionadas con el trazado en Tudela y con la conexión con la Y vasca y, para nosotros lo más importante, para saber cuándo va a recuperar Navarra mediante la aportación al Estado las cantidades que ha adelantado. Hoy no lo sabemos y no nos parece intrascendente esta cuestión. Por tanto, en esa línea hay que seguir trabajando. El tren de alta velocidad es una obra contemplada en el Plan Navarra 2012, nosotros hemos coparticipado en su redacción, en su elaboración y en su aprobación e indiscutiblemente defendemos y, por tanto, aspiramos a que el tren de alta velocidad en la Comunidad Foral de Navarra sea una realidad cuanto antes. Y el protocolo, insisto, supuso un avance, pero no es menos cierto que la necesidad del convenio sigue estando encima de la mesa.

Por último, y con esto acabo, en el tramo Zaragoza-Castejón, responsabilidad del Estado en toda su extensión, a mí lo que me gustaría es que esa voluntad política se manifestase mediante las partidas que hagan posible que veamos que eso sea una realidad. La verdad es que no he seguido con mucha atención las declaraciones y la información

*de ayer, pero sí que le puedo decir que me he hecho un poco un lío. En las declaraciones que hizo ayer la Delegación del Gobierno sobre cuáles son los papeles, los documentos, la previsión del anteproyecto, yo estoy hecho un poco un lío. Espero que conforme pasen los días se nos aclare el lío, en ese apartado solo ¿eh?, en los demás no. En los demás creo que tenemos las cosas bastante claras, pero en ese apartado le digo que no he acabado de entender muy bien. Ayer creí oír, y me corregirá la Consejera, que se ha incorporado una partida de doce millones de euros. Eso oí ayer en alguna radio, no sé si será cierto o no, pero, con una línea presupuestaria de doce millones de euros para una infraestructura de esas características, en fin, yo no voy a ser tan negativo como ha sido el señor Amezketa en su planteamiento temporal, porque estoy seguro de que eso ni puede ni debe ser así, pero habrá que hacer cuando menos unos esfuerzos que confirmen que hay una voluntad política para que no solo el corredor navarro del tren de alta velocidad sino también lo de antes y lo de después, por tanto, el tramo Castejón-Zaragoza y la Y vasca, sean una realidad, porque, si no, no habremos acometido la obra en el conjunto de su extensión, que es lo que se pretende. Por tanto, con esto finalizo, agradezco a la Consejera sus explicaciones e insisto en que tenemos que seguir reivindicando la firma de un convenio. Gracias, señor Presidente, por su comprensión en el tiempo, y gracias también a usted, señor Vázquez. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (8): *Eskerrik asko, Burguete jauna. Jarraian Ezker Batuaren bozeramaile Erro jaunak du hitza.*

SR. ERRO ARMENDÁRIZ: *Eskerrik asko, Lehendakari jauna. Egun on guztioi. Buenos días, señoras y señores. Saludo a la señora Consejera, al Director General y a la Jefa de Gabinete. Realmente, cuando vimos la solicitud de comparecencia, y tras la intervención del portavoz socialista, daba la sensación de que su motivación era quitarse alguna espina que parece que tenía clavada en la gestión de este proyecto tan importante y tan fundamental para el desarrollo de nuestra Comunidad. Pero, más allá de las palabras grandilocuentes y esas dotes de adivino que parece tener el señor Vázquez sobre las palabras que él dijo, que ahora ya son realidad, habrá que recordar que Navarra está en esta situación con cuatro años de retraso. Y está con cuatro años de retraso por el empecinamiento de algún ministro socialista en no reconocer la capacidad de financiación a través del Convenio Económico, que era algo que veníamos reivindicando, creo recordar, todas las fuerzas políticas excepto la suya. Era factible, totalmente*

*legal, el Amejoramiento lo permitía, financiar a cargo del Convenio Económico el adelanto de las obras y deducirlo posteriormente de la aportación económica que Navarra hace al Estado. Por tanto, hemos perdido cuatro años. Esperamos no tener que venir aquí otra vez dentro de unos años a decir que hemos perdido algo más por falta de ejecución de los acuerdos políticos.*

*Porque este protocolo, que es importante para el desarrollo de esta infraestructura, evidentemente, es un acuerdo de voluntades, que, como mucho, tiene un compromiso político, pero no tiene un compromiso jurídico, y por eso todas las referencias que se hacen en este protocolo son a resultados de los convenios que se deben firmar al respecto para su desarrollo. Y sobre el asunto que estamos debatiendo, este protocolo, en la cláusula 3.5, autoriza al Gobierno de Navarra a adelantar proyectos básicos y construcción, actuaciones correspondientes al Gobierno de Navarra, pero en la última frase dice: La virtualidad de dichos proyectos de construcción y los efectos de su contratación frente a la Administración del Estado se producirá a partir de la firma de los convenios que desarrollen este protocolo. Por lo tanto, está bien que adelantemos, que tengamos la tarea hecha, pero no tendrá virtualidad hasta la firma de esos convenios. Nosotros relativizamos la firma de este protocolo diciendo que esto era una mera firma de voluntades, y no nos podemos retractar de esa afirmación, porque no es otra cosa. Y cuando alguien salió en un acto institucional diciendo que era un día histórico, nosotros dijimos que día histórico sería el día que se firmara el convenio y se ejecutaran las obras, ese sería el día histórico para esta infraestructura. Y hoy, evidentemente, no podemos decir que eso sea una realidad. Esa es la situación.*

*Nosotros creemos que la apuesta por el ferrocarril como medio de transporte de mercancías y de pasajeros es absolutamente fundamental, algo que, evidentemente, en anteriores acuerdos de la Administración del Estado con el Gobierno de Navarra no se contemplaba, porque solamente se planteaba una estación término en Pamplona de un tren que no llegaba a las velocidades que se están planteando y que solo iba a transportar pasajeros. Por lo tanto, algo hemos avanzado. Pero también hay un elemento, este protocolo anuncia que la voluntad es la conexión con la Y vasca, pero que afecta solamente al tramo hasta Pamplona. No se sabe cuál va a ser la financiación, a quién va a competir el coste de la conexión de Pamplona con la Y vasca. Señora Consejera, ¿puede adelantar usted hoy aquí qué parte de la conexión de Pamplona con la Y vasca va a aportar*

(8) Traducción en pág. 17.

*el Estado y qué parte va a ser responsabilidad de Navarra? ¿Se va a poder plantear en estos momentos? Hay una duda sobre el desarrollo de ese corredor. Y nosotros apostamos por que sea ese corredor navarro, que no sea Pamplona estación término, y, por tanto, es necesario articular o bien otro protocolo o bien los elementos que sean necesarios para asegurarnos de que la conexión de alta velocidad de Navarra va a ser con la Y vasca para que permita precisamente esa conexión de la que usted hablaba como grandes retos económicos y de infraestructuras para Navarra en su conexión con el resto de Europa. Pero eso aquí no se recoge, aquí solamente se señala la voluntad de que esta infraestructura sirva para esa conexión, pero, evidentemente, no se concreta absolutamente nada, cosa que sí se hace con los tramos Castejón-Pamplona y Zaragoza-Castejón.*

*Y luego hay un elemento añadido que compete exclusivamente a la Comunidad Foral de Navarra. Una vez que tengamos estructurada la gran infraestructura que es el tren de alta velocidad, también habrá que seguir apostando por el ferrocarril como medio de transporte ecológicamente sostenible y habrá que adaptar la realidad del ferrocarril convencional a esta nueva situación para que sea social y económicamente útil. Y ahí es donde tenemos toda la tarea por hacer, porque hay una apuesta exclusiva por el tren de alta velocidad, abandonando y hundiendo el tren convencional. Y, evidentemente, ante la crisis petrolífera, ante la crisis de las energías hasta ahora conocidas, el ferrocarril va a cobrar una especial importancia, y, desde luego, Navarra debería prepararse, y consideramos que el resto del Estado también, para afrontar esa conexión del ferrocarril, un ferrocarril de cercanías que permita a aquellas poblaciones que, evidentemente, no van a tener posibilidad de acceso directo al tren de alta velocidad tener una conexión factible a través de ese ferrocarril.*

*Por lo tanto, nosotros no tenemos que retractarnos de nada de lo dicho. Consideramos que este es un acuerdo de voluntades, un acuerdo que plantea algunos compromisos políticos pero, evidentemente, ningún compromiso jurídico, y hasta que no se firmen esos convenios, y me imagino que la señora Consejera hoy no podrá decirnos qué previsión de firma existe, este acuerdo no será virtualmente realizado. Y, por lo tanto, queda pendiente el elemento fundamental, que es la firma de esos convenios que desarrollan el protocolo firmado. Nada más y muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (9): *Eskerrik asko. Jarraian kontseilari andreak du hitza.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. No sé si compartir mi turno con el señor Vázquez, porque tanto el señor Burguete como el portavoz de Izquierda Unida han utilizado la mitad de su turno para interpelar al señor Vázquez en vez de a mí, pero, en fin, les contestaré en lo que a mí me corresponde.*

*En ningún momento el Gobierno de Navarra niega la necesidad de que se firme un convenio. Nosotros reconocemos la necesidad de que se firme un convenio, efectivamente, es necesario para continuar con las obras y para llevar a la práctica los acuerdos a los que se haya podido llegar en materia de financiación y ya he dicho que se está trabajando en ello. En este momento no puedo anticipar en qué fecha se va a firmar, lo que sí puedo decirles, porque es la verdad, es que desde el punto de vista del avance de los trabajos, en lo que compete al Departamento de Obras Públicas es absolutamente indiferente que se firme mañana o dentro de catorce meses, el tiempo que nos lleve redactar los proyectos no afecta a la evolución de la marcha de los trabajos. ¿Que sería deseable que fuese cuanto antes? Pues sí, ya lo ha dicho muy claramente el señor Burguete, por varios motivos, porque ya tienes una seguridad jurídica, porque también políticamente terminas de despejar dudas, etcétera. Creo que ambas Administraciones somos conscientes de ello y por eso se está trabajando para poder firmarlos cuanto antes, aunque, como digo, es absolutamente irrelevante desde el punto de vista de la marcha del proyecto. Hombre, lo que sería un desastre es que cuando acabasen los proyectos el convenio no estuviese firmado, eso sería absolutamente inaceptable, pero no creo que la Administración General del Estado quiera llegar a eso. Nosotros, desde luego, no lo vamos a permitir en la medida de nuestras posibilidades. Pero tampoco creo que sea esa la tesitura en la que estamos ni que eso suceda. Efectivamente, la concreción de estos acuerdos debe plasmarse en un convenio y, como digo, se está trabajando en él.*

*Decía el señor Burguete que estamos planteando financiar no como en la Comunidad Autónoma Vasca. Bueno, afortunadamente, no como en la Comunidad Autónoma Vasca por dos motivos. En primer lugar, ellos también han financiado las obras y han aguantado el pago un tiempo, porque con el Concierto Económico se abona el cupo de*

(9) Traducción en pág. 17.

*forma anual, y han estado aguantando la financiación de las obras que les corresponde, las que controla el convenio que tienen ellos, porque en la ejecución y financiación de la Y vasca solo en una pata está participando la Administración de la Comunidad Autónoma Vasca, el resto lo hace directamente la Administración del Estado. Entonces, en la parte en la que está implicada la Administración de la Comunidad Autónoma Vasca por supuesto que están financiando las obras y están pagando las certificaciones de obra y aguantando el pago hasta que se liquide el cupo, que se hace una vez al año, en Navarra es trimestral. ¿Y por qué digo que, gracias a Dios, no como en la Comunidad Autónoma Vasca? Porque en la Comunidad Autónoma Vasca, cuando el Gobierno Vasco decidió tirar para adelante con los proyectos, hizo los proyectos, los redactó, los abonó y después los tiró a la basura, porque no sirvieron, porque no había ningún protocolo que amparase o que justificase que la Administración General del Estado les hubiese encomendado hacer ese trabajo. Por lo tanto, ese dinero –sinceramente, no sé la cantidad exacta, pero en el caso de Navarra, como les he comentado, estamos hablando de siete millones y medio de euros, aproximadamente– se fue directamente a la basura. Y con el acuerdo con el Estado y con el convenio que en su día se firmó se hicieron unos proyectos nuevos. Así es que, afortunadamente, como digo, no igual que en la Comunidad Autónoma Vasca.*

*Decía el señor Burguete: muchos años para la firma del protocolo y ahora otros muchos años para el convenio. No creo que se vaya a tardar muchos años. Sinceramente, se está trabajando para que el convenio se firme lo antes posible, pero en este momento no les puedo anticipar una fecha. Y, como digo, a efectos de la continuidad técnica de los trabajos, no es especialmente importante, aunque sí reconozco la importancia de la firma de ese convenio desde el punto de vista de la seguridad jurídica y también políticamente yo creo que es necesario acabar ya con las dudas alrededor de este proyecto. Pero insistir en las dudas sobre si conectaremos o no con la Y vasca, de verdad, me parece un hartazgo injustificado. No es solo una declaración de voluntad, es que esto está recogido en el PEIT, en el plan estratégico de infraestructuras del transporte, del Ministerio de Fomento. ¿Quién las va a pagar?, ¿cómo se va a*

*financiar? Todavía no hay proyecto, pero, si puede hacerlo el Estado directamente, que lo haga, es su competencia y su obligación. Pero nosotros, que tenemos mucho interés y siempre lo hemos tenido en este proyecto, por supuesto, estamos en disposición de seguir ofreciendo ayuda al Ministerio de Fomento en la medida de nuestras posibilidades para traer este proyecto aquí, pero a lo mejor no es necesario, no lo sé. Nadie lo sabe, porque, como les he explicado, un convenio, se pongan como se pongan, es otra cosa. Como ustedes están diciendo, un protocolo es un protocolo y un convenio es otra cosa, y un convenio no puede recoger un acuerdo de financiación sobre una materia sobre la que no se conoce ni el trazado ni cuánto va a costar. Es que no es lo mismo llevar el tren por un sitio que por otro y no se conoce el coste de la infraestructura, entonces, en este momento es imposible. Pero ¿que eso va a ser una realidad?, es que verter dudas sobre eso a estas alturas, sinceramente... Ustedes se han empeñado en seguir en esa línea y les da igual todo lo que yo les pueda explicar.*

*En cualquier caso, aprovecho para anunciarles que todos los Consejeros de todas las comunidades autónomas afectadas por el corredor Cantábrico-Mediterráneo hemos sido convocados por el Secretario de Estado el día 1 de octubre para darnos cuenta e informarnos del estado del proyecto minuciosamente. Espero que a la salida de esa reunión se puedan dar explicaciones que les convenzan más a ustedes sobre que la conexión con la Y vasca va a terminar siendo una realidad. En fin, no sé qué más necesitan aparte de que esté recogido en el PEIT, aparte de que estamos hablando en nuestro propio protocolo de una primera fase del corredor Cantábrico-Mediterráneo a su paso por Navarra y aparte de la presentación que, según me indicaron ayer, tiene intención de hacer el ministro el 20 de octubre en Zaragoza acerca del proyecto del corredor en su conjunto.*

*Creo que con esto he contestado a todo. Muchas gracias, señor Presidente.*

**SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (10):** *Eskerrik asko, kontseilari andrea. Eskerrik asko gutiei. Amaitzen da bilkura.*

**(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 48 MINUTOS.)**

(10) Traducción en pág. 17.

**Traducción al castellano de las intervenciones en vascuence:**

(1) Viene de pág. 2.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Buenos días a todos. Bienvenidos. Damos la bienvenida especialmente a la señora Consejera y a los miembros de su departamento. Damos comienzo a la sesión de hoy. El primer punto es una comparecencia solicitada por el Partido Socialista de Navarra para que la señora Consejera informe sobre el contenido del reciente acuerdo con el Gobierno de España y sus perspectivas de desarrollo en cuanto a trazados, incidencia en otras vías de comunicación y afección medioambiental.*

*Como la comparecencia la ha solicitado el Partido Socialista, tiene la palabra su portavoz, el señor Vázquez.*

(2) Viene de pág. 3.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (2): *Muchas gracias, señor Vázquez. A continuación tiene la palabra. para informarnos en nombre del Gobierno, la Consejera señora Alba.*

(3) Viene de pág. 7.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias, señora Consejera. Tiene la palabra el señor Vázquez, portavoz del Partido Socialista.*

(4) Viene de pág. 8.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias, señor Vázquez. A continuación tiene la palabra la señora Consejera.*

(5) Viene de pág. 9.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias. A continuación tiene la palabra el representante de UPN, señor Valero.*

(6) Viene de pág. 9.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Amezketa, representante de Nafarroa Bai.*

(7) Viene de pág. 12.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias, señora Consejera. A continuación tiene la palabra, en representación de CDN, el señor Burguete.*

(8) Viene de pág. 14.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias, señor Burguete. A continuación tiene la palabra el señor Erro, representante de Izquierda Unida.*

(9) Viene de pág. 15.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias. A continuación tiene la palabra la señora Consejera.*

(10) Viene de pág. 16.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias, señora Consejera. Muchas gracias a todos. Se levanta la sesión.*