



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura

Pamplona, 8 de abril de 2010

NÚM. 74

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a ELENA TORRES MIRANDA

SESIÓN PLENARIA NÚM. 50 CELEBRADA EL DÍA 8 DE ABRIL DE 2010

SESIÓN EXTRAORDINARIA

ORDEN DEL DÍA

- Debate y votación del [Convenio](#) de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la construcción de la Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra.
 - Debate y votación del [Convenio](#) de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la encomienda de determinadas actuaciones de la Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra.
-

S U M A R I O

Comienza la sesión a las 17 horas y 3 minutos.

Debate y votación del Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la construcción de la Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra.

Debate y votación del Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la encomienda de determinadas actuaciones de la Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra.

Para la presentación de los convenios toma la palabra el Presidente del Gobierno de Navarra, señor Sanz Sesma (Pág. 2).

En el turno a favor intervienen los señores García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Jiménez Alli (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) y Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra) y la señora Figueras Castellano (A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua). En el turno en contra interviene el señor Amezketa Díaz (G.P. Nafarroa Bai) (Pág. 5).

Se concede la autorización para la formalización de los convenios, en votación separada, por 34 votos a favor, 12 votos en contra y ninguna abstención (Pág. 14).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 24 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 3 MINUTOS.)

Debate y votación del Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la construcción de la Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra.

Debate y votación del Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la encomienda de determinadas actuaciones de la Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra.

SRA. PRESIDENTA: *Buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios. Se abre la sesión. Tal y como se anunció en la sesión de la Mesa y la Junta de Portavoces del pasado 31 de marzo, vamos a proceder al debate conjunto de los dos convenios de colaboración que son objeto de los dos puntos del orden del día, que serán votados separadamente.*

Primero: Debate y votación del convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, para la construcción de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra. Segundo: Debate y votación del convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, para la encomienda de determinadas actuaciones de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra.

Para la presentación de los convenios tiene la palabra el Presidente del Gobierno, señor Sanz.

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Sanz Sesma): *Gracias, señora Presidenta. Comparezco ante este Pleno del Parlamento de Navarra para exponer a sus señorías el convenio para la construcción y financiación del tren de alta velocidad en Navarra así como para recabar su voto afirmativo para su aprobación. Muchas han sido las veces que he subido a esta tribuna para exponer o defender multitud de asuntos de interés para Navarra, pero no les oculto que hoy es para mí una ocasión especialmente singular por la importancia y trascenden-*

cia del asunto que debatimos y del que espero que se apruebe por una amplia mayoría si no por unanimidad de esta Cámara.

Tras un largo periodo de negociación, de planteamientos y a veces también, por qué no decirlo, de fuertes discrepancias con la Administración del Estado, hoy por fin podemos presentar ante este Parlamento el convenio. Un convenio que ha sido fruto del acuerdo entre la Comunidad Foral de Navarra y la Administración General del Estado para la construcción y financiación del tren de alta velocidad en Navarra, en lo que corresponde al tramo entre Castejón y la comarca de Pamplona.

El convenio que hoy se somete a la aprobación del Parlamento de Navarra consta de dos documentos: un convenio marco general entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Economía y Hacienda, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, y el Gobierno de Navarra, a través de los Departamentos de Economía y Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, y un documento que se corresponde con el desarrollo de lo anterior y que materializa la encomienda de Adif al Gobierno de Navarra para la construcción de las obras convenidas. Por tanto, es el primer documento el que se conforma propiamente como convenio entre el Estado y Navarra para la construcción y financiación del tren de alta velocidad en Navarra.

Este convenio recoge todas las premisas planteadas por Navarra para acometer con recursos propios la construcción y financiación de una parte importante de las obras del tren de alta velocidad. Dichas premisas, como saben sus señorías, eran las siguientes. En primer lugar, que el acuerdo se hiciera con base en el Convenio Económico entre Navarra y el Estado. Así se recoge expresamente en el expositivo séptimo del texto del convenio. En segundo lugar, que las obras se finalizaran para el año 2015. Así se detalla con toda precisión en el anexo del convenio, en el que figura que Navarra iniciará su parte de obras –la plataforma– el próximo año 2011 y la finalizará en 2014, y el Adif iniciará su parte de obras –la superestructura e instalaciones– en 2012 y la finalizará en 2015. Y, en tercer lugar, que el coste económico para Navarra, a través de los intereses por el adelanto de la financiación, fuese, como máximo, de sesenta millones de euros. Nuestro cálculo, repito, cálculo en este momento, con una financiación prevista del Banco Europeo de Inversiones al 50 por ciento, es que el coste de los intereses será de aproximadamente cuarenta y cinco millones de euros repartidos a lo largo de siete años, ya que se ha respetado el planteamiento inicial de Navarra de financiar el adelanto de obras durante dos años, es decir, que empezaremos a recuperar en el

año 2013 la inversión realizada, dos años después del inicio de las obras por parte de Navarra, y la habremos recuperado en su totalidad en el año 2017, con un calendario preciso de devoluciones que figura igualmente en el anexo del convenio.

Además, se ha recogido expresamente el beneficioso tratamiento otorgado a la deuda pública, se diga lo que se diga, que deberá contratar Navarra para financiar estas obras, de forma que dicha deuda, aunque la contrate Navarra, será por cuenta del Estado. El Estado se compromete a autorizarnos la emisión de la deuda y nos garantiza que con ello no se limitará la capacidad de endeudamiento ordinario de Navarra para financiar nuestros presupuestos durante los años 2011 a 2017.

Por tanto, se han cumplido escrupulosamente todas y cada una de las condiciones planteadas por Navarra.

Como aspectos relevantes citaré que la Administración del Estado correrá con todos los gastos de proyectos y direcciones de obra que contrate el Gobierno de Navarra. Este aspecto, que fue objeto de negociación, nos permite recuperar quince millones de euros en una operación que, por ejemplo, no está prevista en el convenio similar firmado con el Gobierno Vasco y viene a compensar en buena medida el coste financiero de nuestro convenio.

Otro aspecto relevante que se detalla con suma precisión y grado de compromiso es el calendario de ejecución de las obras por cada una de las dos entidades públicas intervinientes, es decir, el Gobierno de Navarra y el Adif. Este compromiso temporal para la ejecución de las obras tampoco se recoge en el convenio con el Gobierno Vasco antes citado.

Y el tercer aspecto relevante que me gustaría resaltar es la incorporación del Adif como organismo ejecutor de la infraestructura y titular de la misma, lo que supone incorporar el corredor navarro de alta velocidad a la red española de alta velocidad en igualdad de condiciones que el resto de tramos en ejecución en nuestro país.

A partir de este punto, me van a permitir que resalte lo siguiente: la importancia estratégica del ferrocarril para el futuro de Navarra, el valor del Convenio Económico y la capacidad financiera de Navarra, los beneficios que para Navarra va a tener la construcción de esta obra y la relevancia de las relaciones institucionales para sacar adelante los asuntos de interés general.

Vayamos con la importancia estratégica del ferrocarril para el futuro. Como saben sus señorías, el Gobierno de Navarra siempre ha defendido que Navarra se incardine en las grandes redes europeas de comunicación como premisa necesaria para su desarrollo social y económico. Así lo

hemos hecho con las redes viarias cuyo desarrollo depende exclusivamente de nosotros, por cierto, utilizando en algunos momentos instrumentos de financiación de vanguardia que fueron cuestionados en ciertos momentos y que ahora el Ministro Blanco, el Ministro de Fomento, parece que va a utilizarlos como modelo o instrumento de financiación del plan de infraestructuras. Decía que así lo hemos hecho con el desarrollo de las redes viarias y así lo vamos a hacer también con las ferroviarias, gracias al acuerdo alcanzado entre las dos Administraciones implicadas que hoy les presento para su aprobación.

Navarra ocupa un lugar estratégico como nudo de la red de infraestructuras de transporte de la zona de mayor dinamismo económico del país, el noreste español. En este contexto, el corredor navarro de alta velocidad desde Zaragoza hasta Francia, pasando y parando en Tudela y Pamplona, es una infraestructura realmente potente para nuestro desarrollo futuro. Navarra se integra por primera vez en una verdadera red de transporte ferroviario de largo alcance. Nuestro territorio ha carecido durante más de ciento cincuenta años de ferrocarril para su desarrollo y ahora todo cambia, señorías. Este nuevo trazado ferroviario va a ser uno de los escasos tramos de la nueva red ferroviaria española en ancho internacional que admitirá el transporte de mercancías. Esta enorme potencialidad, repito, mercancías en ancho internacional camino de Europa, se queda reservada dentro del conjunto de España para el nuevo tramo Barcelona-frontera francesa, para la Y vasca y para nuestro corredor navarro de alta velocidad. En el futuro, las empresas que quieran transportar sus mercancías por ferrocarril en ancho internacional hacia Europa solo podrán hacerlo ubicándose en el País Vasco, en el norte de Barcelona o a lo largo de todo el eje norte-sur de Navarra. Además, nos integraremos en el trayecto ferroviario más corto entre Madrid y París.

Vayamos ahora con el valor del Convenio Económico y la capacidad financiera de Navarra. Otro aspecto que no debemos pasar por alto en esta ocasión es la potencia que tiene nuestro Convenio Económico como instrumento de relación bilateral entre Navarra y el Estado para financiar proyectos de interés común para España y para Navarra y la solidez de las finanzas públicas de Navarra, que nos permiten acometer esta gran inversión ferroviaria. Nuevamente, el Convenio Económico, verdadera columna vertebral de nuestro régimen foral, se manifiesta, como se manifestó en la década de los sesenta a la hora de impulsar todo el plan de promoción industrial, a pesar de sus más de ciento treinta años de vigencia ininterrumpida, como un instrumento moderno, adaptable a los tiempos y plenamente eficaz para nuestras relaciones con el Estado.

Además, Navarra puede afrontar esta inversión de más de trescientos ochenta y siete millones de euros en tan solo cuatro años con plenas garantías financieras. Nuestra máxima calificación crediticia con la triple A nos permitirá financiarnos en los mercados mayoristas con los buenos resultados ya cosechados hasta la fecha y con los más bajos tipos de interés del mercado de la deuda pública. Y también contemplamos, con poco margen de duda, la participación del Banco Europeo de Inversiones por su excelente relación con el Gobierno de Navarra y por sus reiterados apoyos a proyectos de infraestructuras de nuestra Comunidad Foral.

Beneficios de la construcción de esta obra. A mi juicio, el mayor beneficio de esta obra lo otorga su ejecución. El mero hecho de su construcción ya es un beneficio implícito. No subirse al tren de alta velocidad sería como persistir en el error del pasado. El atraso al que se sometería Navarra de no aprovechar esta oportunidad sería letal para el desarrollo económico y social de nuestra Comunidad. Alguna crítica había que hacer a este acuerdo por quienes ejercen la oposición pura y dura y, por cierto, se han opuesto permanentemente a cualquier obra de interés general. Y realmente se ha hecho esa crítica, se ha señalado en este caso el anticipo de financiación de las obras durante dos años por parte de Navarra. Pues bien, llegados a este punto cabe preguntarse: ¿cuánto costaría a los navarros retardar el inicio de las obras cinco, diez o quince años en virtud de criterios de oportunidad política que pueda tener la Administración central en un momento determinado, sea cual sea el color político? Ahora, señorías, el inicio de las obras está en nuestras manos. No cabe duda de que construir en Navarra durante el periodo 2011-2015 el mayor proyecto de inversión pública de nuestra historia va a ser un gran revulsivo desde el punto de vista de la reactivación de la económica y de la generación de empleo, precisamente a lo largo de los años que tienen que ser, repito, los de la recuperación económica.

Durante este periodo se realizarán, al amparo de este convenio, inversiones por valor de seiscientos setenta y cinco millones de euros, y simultáneamente el Ministerio de Fomento deberá realizar en Navarra la construcción del tramo Cortes-Castejón, por otros cuatrocientos setenta y cinco millones, lo que supone una inversión en territorio de la Comunidad Foral de más de mil ciento cincuenta millones de euros en tan solo cinco años. Además, y también de forma simultánea, deberá activarse todo lo previsto para la eliminación del bucle ferroviario de la comarca de Pamplona y la construcción de la nueva estación del AVE en Echavacoiz, con una inversión adicional de ciento veinte millones de euros tan solo en obra ferroviaria, además de lo que conlleve de actuación urbanística. Y, por último, cabe prever

que estas obras se solapen con el inicio de la construcción desde el norte de Pamplona hasta la conexión con la Y vasca, una vez que se decida su trazado definitivo, en función del estudio informativo, ahora en redacción, por el Ministerio de Fomento para configurar en su totalidad el corredor Cantábrico-Mediterráneo a su paso por Navarra. Con ello se dará continuidad durante algunos años más a la importantísima inversión ferroviaria en Navarra, sin duda, la mayor y más trascendental infraestructura pública construida nunca en nuestra Comunidad.

Todo ello, señorías, constituye una oportunidad de oro para nuestro tejido empresarial, y no solo para el tejido empresarial de la obra pública, sino también para el industrial y el tecnológico, ya que serán cientos de millones de euros los que se invertirán en Navarra en los más avanzados sistemas de ingeniería y telecomunicaciones vinculados a la alta velocidad ferroviaria. Por tanto, la trascendencia del convenio que hoy se somete a la aprobación de este Parlamento foral, desde el punto de vista de la economía y del empleo, es, sin ninguna duda, de primera magnitud para los próximos años en Navarra.

He dejado para el final la pieza quizá más importante que representa este convenio para la construcción y financiación del tren de alta velocidad en Navarra, y es la relevancia, la importancia de las relaciones institucionales y, en particular, la colaboración y cooperación entre el Gobierno de España y el Gobierno de Navarra en esta materia. A nadie se le escapa que la consecución de este convenio ha supuesto un largo periodo de negociaciones y de contactos al más alto nivel, de encuentros y también de desencuentros entre nuestras Administraciones y entre nuestros Gobiernos, pero lo más importante, lo que supera todo lo anterior, es que hoy tenemos acuerdo, y este acuerdo, el mejor sin duda, es tan importante y tan beneficioso para Navarra que damos por bueno todo lo transitado hasta ahora. En resumen, ambas partes hemos cumplido con nuestros compromisos.

También diré en esta tribuna que no me cabe duda de que la incorporación al Gobierno de España de la Vicepresidenta Salgado y del Ministro de Fomento, José Blanco, ha marcado un antes y un después en este proyecto. Su compromiso inequívoco quedó plasmado en el protocolo general que firmamos el 19 de mayo, creo que fue, del año pasado y su materialización es el convenio que hoy debatimos. También quiero hacer mención expresa a la colaboración mostrada por el Secretario de Estado de Hacienda y el Secretario de Estado de Infraestructuras, señores Ocaña y Morlán, que, junto con sus equipos, se han volcado para conseguir la aprobación de este excelente convenio por el Consejo de Ministros el pasado 30

de marzo. Igualmente, es de justicia reconocer ante esta Cámara el trabajo y el tesón desarrollado por los Departamentos de Economía y Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones de mi Gobierno, con una perseverancia, una capacidad de negociación y de acuerdo y una fe en el resultado final que han resultado claves a lo largo de este proceso.

Concluyo, señora Presidenta, señorías, afirmando que estamos ante el mejor convenio en el mejor momento y para la mejor infraestructura, el tren de alta velocidad para Navarra. Por tanto, señorías, pido su voto afirmativo para su aprobación. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA: Muchas gracias, señor Presidente. A continuación, conforme al artículo 164.2 del Reglamento, procede abrir un turno a favor y otro en contra de la concesión de la autorización solicitada. En el turno a favor, por UPN, señor García Adanero, tiene la palabra.

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, buenas tardes. La verdad es que es una satisfacción salir en nombre de Unión del Pueblo Navarro para anunciar el voto afirmativo a estos dos convenios que van a hacer que la llegada del tren de alta velocidad a Navarra para pasajeros y mercancías sea una realidad en el año 2015. Y más satisfacción viendo cómo en los últimos días, sobre todo cuando se acercaba el 31 de marzo, fecha fijada en los Presupuestos Generales del Estado para la firma del convenio con Navarra, conforme se iba acercando esa fecha, veíamos la cara de satisfacción de algunos que pensaban que esto no se iba a llevar a cabo. Creo que ahora que esto se va a llevar a cabo se han frustrado muchas iniciativas que estaban previstas porque era objetivo de muchos, no lo oculta nadie, esperar que esto no llegara para así tener un frente abierto en contra del Gobierno de España, por una parte, representado por el Partido Socialista, y, desde luego, del Gobierno de Navarra, en la parte que me toca a mí en cuanto a Unión del Pueblo Navarro. Así que quiero mostrar nuestra satisfacción de que esas expectativas que tenían en contra de este convenio no se hayan llevado a cabo.

A partir de ahí, entendemos lo mal que les ha sentado que esto se pueda llevar a cabo viendo las excusas o los argumentos que ahora se hacen en contra de estos dos convenios que trae para su autorización el Gobierno a este Parlamento. Se ha empezado criticando que hoy nos reunamos aquí. Se ha empezado criticando que el Parlamento se reúna un día como hoy, un jueves, que no estaba previsto, en sesión extraordinaria, para llevar a cabo la votación de estos convenios, entendiendo que tiempo habría para reunirse y que, desde luego, la agenda no nos la tenían que marcar ni el

Gobierno de Navarra ni el Gobierno de España. Desde luego, para Unión del Pueblo Navarro, que lleva años reclamando esta infraestructura para Navarra, hubiera supuesto un desprestigio total para la Cámara decidir que no estuviéramos hoy aquí y esperar una semana o un mes para votar esta cuestión. Creemos que hoy había que estar aquí y por eso lo aprobamos en la Mesa y Junta de Portavoces. Por eso entendimos que era positivo para el conjunto de los ciudadanos que hoy se reuniese el Parlamento y votase una infraestructura tan importante como esta.

También, para desprestigiar este convenio, se ha querido comparar con lo que había hecho el Gobierno Vasco. Ya ha adelantado algo el Presidente, pero es cierto que el Gobierno Vasco tiene que costear los proyectos y las asistencias técnicas y que solo eso supone más dinero de lo que va a pagar Navarra por los intereses de la deuda, porque solo eso son, aproximadamente, sesenta millones de euros. Por lo tanto, ya se está pagando más. Creo que se han equivocado una vez más con las comparaciones y también con el plazo, aquí se establece un plazo concreto, estamos hablando del año 2015, periodificado en cada uno de los elementos que hacen posible esta obra, y, sin embargo, en el acuerdo que hay con el Gobierno Vasco no existe plazo, puede acabar en el 2050. Yo no habría comparado los convenios, pero es evidente que si se comparan en ningún caso salimos peor parados que la comunidad autónoma vecina.

También se ha querido criticar este convenio hablando sobre la conexión con la Y vasca y sobre la conexión con Castejón, y uno dice: en el caso del Gobierno Vasco, ¿estaba determinada la conexión con Burgos y con Francia? Incluso, ¿estaba determinada cómo se entraba en San Sebastián? Pero si es que no estamos hablando de eso, si es que este convenio lo que está haciendo es establecer cómo se financia la obra en un tramo muy concreto. Si no estamos hablando del conjunto del ferrocarril, si no estamos hablando de cómo se llega a Castejón, que ya se sabe, ni cómo será la conexión con la Y vasca, que está en un estudio, como bien ha dicho el Presidente, y que pronto se sabrá, una vez conocido el estudio informativo, dónde se conecta. ¿O es que alguien piensa que el Estado, que es el que paga esta obra, aunque nosotros adelantemos parte del dinero, va a hacer una inversión de seiscientos millones de euros para unir Castejón con Pamplona? ¿Pero es que alguien cree eso? ¿Pero de qué estamos hablando? Es que esto es mucho más serio. Es que nosotros adelantamos una obra que paga el Estado y que, hombre, servirá para algo más, como digo, que unir por ferrocarril Castejón y Pamplona. Lo que pasa es que cuando se está en contra de las infraestructuras y, como también decía el Presidente, siempre se está en contra de todas, Canal

de Navarra, Itoiz, autovía del Norte, autovía del Camino... Si les hubiéramos hecho caso cada vez que nos han dicho que no hagamos una infraestructura grande en esta Comunidad estaríamos todavía con los caminos del siglo XVIII, porque están en contra de todas. Por lo tanto, creo que es evidente que la conexión con Castejón se hará en tiempo y forma y, desde luego, la conexión con la Y vasca será determinada en su momento, cuando se haga el estudio informativo de la misma.

Esta es una obra fundamental para Navarra. No voy a repetir todos los datos que ha dado el Presidente del Gobierno, pero es evidente que es la obra más importante que se va a hacer en cuanto a inversión en los últimos años. Es evidente que no se puede perder el tren, nunca mejor dicho, de la modernidad. Es evidente que Pamplona, que toda Navarra es un punto estratégico en una red ferroviaria de la que no podemos apearnos y más teniendo en cuenta, que también dirán que no se va a hacer, que se va a hacer de mercancías. Saldrán aquí y dirán que no, que eso no se va a hacer. Pues sí, se va a hacer, va a ser de mercancías y pasajeros. Por lo tanto, uno de los puntos en los que las empresas podrán asentarse para poder exportar los productos al resto de Europa dentro del ancho internacional será Navarra, y eso es así. ¿Qué les sienta mal? Pues es otra cosa, pero será así.

Cuando se habla de una inversión de mil ciento cincuenta millones de euros en cinco años, decir que eso cuesta o que puede costar cuarenta y cinco millones, aproximadamente, que si luego es alguno más nos lo estarán recordando todos los días, debido a los intereses de la deuda... En la situación económica actual que te digan que en cinco años te van a hacer una inversión en tu comunidad de mil ciento cincuenta millones de euros, pues, hombre, solo por eso creo que sería para estar todos ya bastante satisfechos, porque una inversión de esta envergadura lo que va a hacer es movilizar muchos recursos, movilizar mucha gente, desde luego, va a crear empleo, porque alguien tendrá que hacer las estructuras para que luego pueda circular el tren de alta velocidad y, lógicamente, va a haber movimiento económico alrededor de esta obra.

Por lo tanto, negarse a estos convenios..., porque a través de estos convenios es como puede llegar el tren de alta velocidad a Navarra, y se puede criticar todo lo que se quiera, pero es a través de estos convenios, ya lo ha dicho el Presidente. Vamos a esperar, porque forma parte de las competencias del Estado, y, bueno, el día que les venga bien que lo traigan. Creo que es una buena ocasión, se ha trabajado mucho y así hay que reconocerlo, el Gobierno de Navarra ha trabajado mucho durante mucho tiempo para conseguir esta

infraestructura. Nosotros creemos que hoy es un día importante en esta Comunidad porque este Parlamento al final es el que decide, y se le quiere quitar importancia pero al final es el que decide, porque si aquí se decide que no se haga, no se hace, por lo tanto, en nuestra mano está.

Y también va a ser buen momento para saber quién está a favor del tren de alta velocidad y quién está en contra, porque esa es otra, aquí ha habido muchísimos debates y hay posicionamientos de los grupos que están muy claros, pero en algún otro caso no sabemos si habrá división de voto o si todo el grupo votará en el mismo sentido, porque si uno, por ejemplo, se fija en lo que hace Aralar diría que Nafarroa Bai tendrá que votar en contra porque está en contra del tren de alta velocidad, o así parece que lo expresa habitualmente en sus comunicados y en toda su actividad política, pero no sé si una vez más Aralar se va a imponer al resto del grupo o si, en este caso, va a haber otros que se impongan a Aralar.

En todo caso, para Unión del Pueblo Navarro hoy es un buen día, son dos buenos convenios, que, desde luego, nosotros vamos a aprobar, y cuando se haga la votación ya se cerrará la incógnita de qué van a hacer algunos otros grupos que todavía no han adelantado el sentido de su voto, aunque la experiencia nos dice que en todo lo que sea una infraestructura importante para Navarra su voto siempre es negativo. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA: *Gracias, señor García Adanero. Por el grupo socialista, señor Jiménez, tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ ALLI: *Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. Hoy y mañana son unos días importantes para la Comunidad Foral. Nosotros, evidentemente, vamos a votar favorablemente la firma de ambos convenios con el fin de que el tren de alta velocidad llegue a Navarra. Es esta una infraestructura que, sin ningún lugar a dudas, va a dotar a Navarra de claros beneficios. Por un lado, va a dotar al conjunto de ciudadanos y ciudadanas de unas mayores comodidades en los viajes en el corredor cantábrico-mediterráneo, al centro de España también, en definitiva, en el conjunto de lo que es la Península Ibérica, pero también va a dotar de una mayor competitividad a nuestro tejido productivo, que es una cuestión que nosotros entendíamos fundamental. Con la masa crítica que tenemos como Comunidad Foral respecto a población, sin incorporar las posibilidades de transporte de mercancías esto no hubiera sido posible.*

En este punto me parece importante poner especial hincapié o especial énfasis en la necesidad del desarrollo de las áreas logísticas en la Comunidad. El Gobierno de Navarra tiene la obligación de desarrollarlas a la mayor premura para

que vayan acompañadas con las obras del tren de alta velocidad. Y sobre esto quiero decir una cosa: es evidente que en su día el Gobierno de UPN-PP, porque entonces estaban juntos, no firmaban esto en aquel convenio, en aquel protocolo con aquel Ministro que se llamaba Álvarez-Cascos. Traían un trenecillo solo de viajeros, no de mercancías. Realmente, ha tenido que ser un gobierno socialista el que resuelva esta situación, por mucho que ahora ustedes intenten sacar pecho. Ustedes ahora lo que tienen que hacer es desarrollar las áreas logísticas, que esa es una obligación suya.

En todo caso, el tren de alta velocidad se inserta en el corredor cantábrico-mediterráneo, lo que nos permite unas posibilidades de comunicación fantásticas, en principio en España y en un futuro esperemos que en Europa. Navarra, por tanto, sube al tren de la modernidad, de una mayor modernidad, con un transporte rápido, con un transporte seguro, con un transporte con menor contaminación. Han sido muchas las ocasiones o algunas ocasiones en las que Navarra no se ha subido al tren de la modernidad. En esta ocasión hemos de decir que hemos subido a tiempo. Digo que hemos sabido subir a tiempo porque el 2015 ya está aquí. Simplemente hay que hacer la tarea, está aquí mismo. Sé que habrá quien querrá empañar diciendo que ha habido determinados retrasos, pero lo que no va a poder empañar es la satisfacción del conjunto de los navarros y de las navarras.

Es preciso en este momento también poner de manifiesto las dificultades económicas que atraviesa la economía española, porque esto, sin ningún lugar a dudas, ha sido una dificultad añadida por cuanto es necesario, por una parte, hablar de estabilidad presupuestaria y, por tanto, recorte de gasto público y, por consiguiente, recorte también en los presupuestos del Ministerio de Fomento, pero por otro lado también hemos de hablar de una gran inversión productiva como es el tren de alta velocidad en Navarra. El Gobierno de España ha sabido conciliar esto frente a aquellas teorías que he oído en esta Cámara en muchísimas ocasiones de reducción de gasto público. Claro, reducción de gasto público mientras no me toque lo mío. Austeridad, mientras no me toque lo mío, mientras le toque al otro, pues bien. Ha habido un Gobierno socialista que ha sabido conciliar esta situación.

Aquí veladamente se ha hecho referencia, y yo no tenía ningún interés en hacerlo, al peaje en la sombra. Señores de UPN, que ustedes con el peaje en la sombra en determinada autovía no descubrieron el Mediterráneo, esa era una praxis muy utilizada y habitual en determinados países europeos, tan es así que buena parte de la reconstrucción europea después de la segunda Guerra Mun-

dial se hizo así, con lo cual no descubrieron nada, pero es que les voy a decir más, señores de UPN: miren, ustedes se pusieron poco menos que de uñas ante la posibilidad de que esta obra se pudiera hacer en peaje en sombra porque argüían el convenio. Miren, a nosotros, particularmente, nos daba igual, ¿saben por qué?, porque a Navarra en ninguno de los casos le suponía coste añadido, simplemente lo que se tenía que garantizar era el tiempo y, además, nosotros en este sentido éramos mucho más prácticos: gato blanco, gato negro, lo importante es que cace ratones y que en el 2015 el tren de alta velocidad hubiera sido una realidad, so pena de que estuviéramos pensando a ver quién se pone la medalla de quién trae el tren de alta velocidad, que eso será otra consideración, pero en todo caso el peaje en la sombra es una cuestión que está ahí, que se puede utilizar y que el Gobierno de España, evidentemente, lo va a utilizar, y me parece bien que lo utilice, como ustedes lo han utilizado en el pasado, como otros países y otras Administraciones lo han utilizado en el pasado.

Quiero poner aquí de manifiesto también y destacar el gran esfuerzo que ha supuesto esto para el conjunto de los españoles. Es un ejercicio de solidaridad, porque por nosotros mismos no hubiéramos podido acometer esta obra. España y el conjunto de los españoles están siendo solidarios con Navarra, así como Navarra es solidaria con el conjunto de los españoles, y con esto lo que quiero trasladar es que nunca podemos decir que solo somos solidarios nosotros y que los españoles no son solidarios con los navarros. Navarra es solidaria y yo quiero que siga siendo solidaria, pero también es el momento de reconocer aquí que pertenecemos a un gran país que es solidario y que nos permite que todos nos desarrollemos, y ese país se llama España, un país del que hemos de decir con orgullo que es el país europeo que más kilómetros de alta velocidad tiene.

Antes hablaba del momento económico, que, evidentemente, tiene sus dificultades. La mayor dificultad es el desempleo. El otro día lo trasladé. Aquí hay un problema de desempleo y en buena hora viene esta obra porque va a servir ineludiblemente también para disminuirlo. Desde luego, esto no ha sido una situación provocada, ha sido una situación sobrevenida, pero qué bien nos viene para reducir el desempleo en la Comunidad.

Por último, quiero mostrar mi satisfacción por el acuerdo alcanzado, sobre todo por las formas utilizadas con carácter general. No es el momento de pasar facturas, yo no lo voy a hacer; otros lo han hecho, sería muy fácil porque la hemeroteca es muy traicionera y creo que en esta Cámara nadie está exento respecto a un grupo, que se llama grupo socialista, que tiene doce Parlamentarios, porque de todo hemos oído.

Señor García Adanero, no saque pecho porque ustedes, por boca de muchos de sus portavoces y no hace tanto tiempo, sí que han puesto en cuestión esto con palabras más altisonantes diciendo: perjuicios electorales... Ustedes ya estaban diciendo: ¡uy!, si esto no sale empezamos a sacudir, nosotros no estábamos por ahí.

En todo caso, quiero quedarme con el trabajo discreto entre Administraciones, quiero quedarme con el trabajo discreto entre partidos políticos que, indudablemente, ha conducido a este fin.

Estamos ya, por tanto, frente a una realidad que se llama tren de alta velocidad, con una construcción que finaliza en el 2015 y les he de decir que los socialistas estamos contentos, estamos satisfechos, primero, por lo bueno que es para el conjunto de la Comunidad, indudablemente, y también contentos, por qué no se lo vamos a decir, porque podremos decir en el futuro que esta gran obra, la obra más importante en los últimos años, se hizo bajo un gobierno socialista, un gobierno socialista lo hizo posible, y podremos decir con satisfacción: tarea hecha. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA: Gracias, señor Jiménez. Por Convergencia, señor Burguete, tiene la palabra.

SR. BURGUETE TORRES: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, arratsalde on, señorías. CDN, Convergencia, va a apoyar la firma y va a autorizar con su apoyo que el Gobierno, creemos que mañana, firme los convenios que van a hacer posible el desarrollo y la construcción del tren de alta velocidad en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra. Queremos decir que por fin, señora Presidenta, por fin, señorías, por fin, hombres y mujeres de la Comunidad Foral de Navarra, vamos a tener convenio del tren de alta velocidad, un convenio que va a permitir que Navarra no pierda el tren del futuro. Un tren de alta velocidad que Convergencia siempre ha defendido, siempre ha defendido la necesidad del tren de alta velocidad, siempre ha resaltado los efectos positivos que va a tener para la economía navarra, para nuestras empresas, para la competitividad del tejido empresarial de nuestra Comunidad, para la calidad de vida del conjunto de la ciudadanía navarra, para el equilibrio territorial y, por tanto, también para el desarrollo social y económico de Navarra.

El tren de alta velocidad, a nuestro juicio, es una inversión estratégica y Navarra no podía ni puede perder el tren del futuro, un tren de futuro que va a generar empleo y que va a aportar bienestar al conjunto de la Comunidad Foral de Navarra. Por todo ello, señorías, CDN no es dudoso en el apoyo, respaldo y necesidad del tren de alta velocidad, un tren de alta velocidad

como un medio de transporte para pasajeros y también para mercancías, que, como he señalado, va a mejorar indiscutiblemente la competitividad del tejido empresarial de la Comunidad Foral de Navarra.

Por fin tenemos, señorías, el convenio, después de muchas promesas incumplidas, después de muchas dudas. “Los gobiernos central y foral iniciarán las obras del tren de alta velocidad el próximo 2009.” “Navarra iniciará la construcción del tren de alta velocidad antes de 2008, con dos años de retraso –decía otro titular–.” “Sanz y Zapatero acuerdan que Navarra podrá iniciar el tren de alta velocidad y pagarlo –cosa que no va a ocurrir– a través del convenio.” “Miranda reconoce que el convenio del tren de alta velocidad está bloqueado en el Ministerio de Fomento.” “Los estudios técnicos del proyecto ya han sido realizados, por lo que en el plazo de tres meses podría salir a concurso la adjudicación de los tramos.” “El fallo tendrá lugar en 2008 y a partir de este año la finalización del TAV está prevista en tres o cuatro años.”

Son una serie de promesas incumplidas que hoy, día de alegría para esta Comunidad, no podemos olvidar. Es verdad que se puede reprochar el “y tú más”, no es el estilo que nosotros solemos utilizar (RISAS) y, por tanto, con el fin de no olvidar los antecedentes, que es una cuestión, a nuestro juicio, interesante, señalaré nuevamente que vamos a tener convenio incluso después de los distintos desprecios que hemos tenido que aguantar, señor Presidente, y que usted ha tenido que aguantar también. “El tren de alta velocidad en Navarra ausente en el plan de la Ministra de Fomento para la legislatura –se leía en un periódico de la Comunidad en junio del año 2008–. Álvarez no dijo nada sobre el convenio del tren de alta velocidad en la Comunidad Foral de Navarra en las cinco horas de comparecencia.”

Y también queremos olvidarnos de aquellas informaciones relativas a que el Ministro de Economía consideraba que el Convenio no era el instrumento para ejecutar y financiar la obra.

Por tanto, han sido muchos años de desencuentros, de promesas incumplidas. ¿Cómo no íbamos a plantear, señorías, en un momento concreto, la posibilidad de la ejecución unilateral de tan importante infraestructura después de tantos años de desencuentros y de promesas incumplidas? Por cierto, ejecución unilateral que íbamos a descontarnos de la aportación que Navarra hace trimestralmente al Estado, como el Gobierno central ha permitido a la Comunidad Autónoma Vasca, faltaría más.

Y por todo ello hoy tenemos que decir, e insisto, que por fin tenemos convenio, pero tenemos que

resaltar que este no es el convenio que por lo menos CDN y creo que tampoco el Gobierno aspirábamos a firmar. Este no es el convenio que aspirábamos a firmar. Este convenio es una realidad en el día de hoy con un notable, extraordinario diría yo, esfuerzo de la Comunidad Foral de Navarra, que no ha sido tratada en todo este proceso en las mismas condiciones que la Comunidad Autónoma Vasca teniendo un sistema similar, como bien se ha referido el Presidente del Gobierno en su intervención inicial.

Por eso el CDN ha hablado de agravios comparativos en cuanto al tratamiento referente a la inversión que ha dado el Estado a la Comunidad Autónoma Vasca y a la Comunidad Foral de Navarra. Y es verdad que nosotros vamos a tener que soportar unos costes financieros que, como mínimo, hoy el Gobierno cifra en cuarenta y cinco millones de euros, ojalá sean menos, pero es un coste que estamos dispuestos a asumir. Y no es menos cierto también, y así lo señala el convenio, que la cantidad de 387 millones de euros que Navarra va a adelantar va a ser devuelta, reintegrada por Adif como cantidad máxima, y así se señala en uno de sus apartados, en la cláusula sexta, en la que se dice que los compromisos financieros que como máximo asumirá el Estado a través de Adif son 387,6 millones de euros. Oiga, ¿y las desviaciones que se puedan plantear, que ojalá que no se planteen? Pues en la Comunidad Autónoma Vasca, y basta con leer la cláusula en la que se señala este aspecto, se plantea clara y rotundamente cuál es el sistema utilizado, y es un sistema de descuento, ni más ni menos, por medio del cual, conforme vayan presentándose las distintas certificaciones se planteará el descuento de la aportación o del coste que la Comunidad Autónoma Vasca en ese caso haya tenido que soportar. En este caso no, como máximo el Estado soporta los 387 millones de euros. Eso es lo que se está planteando. Sí, sí, eso es lo que como máximo, y estoy leyendo textualmente, asumirá el Estado, a través de Adif, ni más ni menos, en los distintos años.

Por tanto, esta no es una situación idéntica a la de la Comunidad Autónoma Vasca. Ni tampoco se va a utilizar la fórmula del descuento de la aportación que hace Navarra a las cargas generales del Estado, va a ser un reintegro de Adif, un reintegro en varios años, en los años 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017. No vamos a utilizar, como se ha señalado por el Gobierno en distintas ocasiones, un descuento de la aportación –eso es lo que había planteado el Gobierno, y a nosotros nos parecía una buena fórmula–, se plantea un reintegro de Adif en distintos años. Por tanto, no es un descuento que la Comunidad Foral de Navarra vaya a hacer de la aportación a las cargas generales del Estado, que es lo que se ha planteado en la Comunidad Autónoma Vasca. Parece que va a

tener razón Solbes cuando decía que el procedimiento, el método y el camino de la financiación no era el del Convenio Económico, que en una de las estipulaciones, no de las cláusulas, como una referencia, dice que el Gobierno de la Comunidad Foral de Navarra, el Gobierno del Estado pueden convenir para desarrollar infraestructuras de interés para ambas Administraciones. No en cuanto al descuento de la aportación, porque aquí se plantea un reintegro de Adif, por cierto, cuyos presupuestos se incorporarán a los Presupuestos Generales del Estado de cada año. Mejor que no tengamos que vernos en una situación de que no se aprueben los Presupuestos Generales del Estado, porque veremos qué puede ocurrir. Como haya que prorrogar los presupuestos ya veremos si, efectivamente, se pueden ejecutar los compromisos que Adif había asumido en el convenio. Ojalá no se dé esa situación.

No, no, señor Presidente, vamos a votar a favor, claro que sí, pero no nos digan ustedes lo que tenemos que hacer, haremos el discurso que nos parezca conveniente, y nosotros hemos sido muy respetuosos con su discurso. Nosotros esperábamos que este convenio resolviese o avanzase algo más respecto al paso de Tudela, a la Y vasca y al compromiso del tramo Zaragoza-Castejón, y sobre este tema vamos a hacer una vez más un ejercicio de fe, que es creer sin ver, y vamos a creer que ese tramo Zaragoza-Castejón se va a ejecutar en los plazos y en las previsiones que se han asumido. Ojalá sea así.

Por tanto, vamos a apoyar el convenio, claro que sí, y para Convergencia, para CDN este es un buen día, sin triunfalismos, sin alardes, sin euforias. Nos vamos a gastar lo que no tenemos, señorías, vamos a tener que endeudarnos, es verdad que computará como deuda al Estado, igual que en la Comunidad Autónoma Vasca, por cierto, pero vamos a tener que gastar lo que no tenemos. Inicialmente no se preveía eso, como nos íbamos a descontar trimestralmente la inversión no hacía falta endeudarse. No hacía falta endeudarse, decía el Gobierno. “De esta forma tendríamos que haber recurrido al endeudamiento durante estos años, sin embargo –decía en enero de 2008– lo que se ha acordado es que las obras que ejecutemos en 2009, cuando liquidemos la aportación trimestral con el Estado, descontaremos de esta aportación lo que hayamos pagado por la obra en los tres meses anteriores, y en principio no tendremos que recurrir al endeudamiento.” Eso es lo que se señalaba. Bueno, pues vamos a tener que recurrir a un endeudamiento que no nos va a computar a la Comunidad Foral de Navarra pero que nos va a suponer tener que pedir unas cantidades para poder ejecutar esta obra.

Por tanto, nosotros entendemos que no podíamos perder el tren del futuro que supone el tren de alta velocidad, pero que en esta materia quien ha hecho un gran esfuerzo ha sido la Comunidad Foral de Navarra, y vamos a seguir siendo, como lo hemos sido hasta ahora, exigentes y comprometidos para que el tren de alta velocidad sea una realidad en esta Comunidad, para que se resuelva la parada y el paso por Tudela, se resuelva la conexión con la Y vasca y se resuelva también en los plazos previstos el desarrollo del tramo Zaragoza-Castejón, lo que, evidentemente, tiene que ser ya no solo una prioridad para el Estado sino también una prioridad para la Comunidad Foral de Navarra.

Por tanto, señorías, esto va a suponer un gran esfuerzo para Navarra, pero ante la tesitura de este convenio o nada, evidentemente, nosotros cogemos este convenio, nos quedamos con este convenio que vamos a apoyar y vamos a respaldar, con las salvedades y análisis que hemos puesto de manifiesto con nuestra mejor voluntad en esta intervención, e incluso, señor Presidente, nos ponemos a su disposición y a la de la Comunidad Foral de Navarra para que en todo lo que sea necesario trabajar y dirigir nuestros esfuerzos para que el convenio haga posible el tren del futuro que permita un mayor desarrollo social y económico en esta Comunidad. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA: Gracias, señor Burguete. Por la agrupación de Izquierda Unida, señora Figueras, tiene la palabra.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. Si en Izquierda Unida tuviéramos que definir este momento político, imitando al cardenal protodiácono solo en las formas, diríamos que habemos parte de un tren para Navarra para una actuación concreta y que se va a realizar mediante el convenio que hoy vamos a firmar entre la Administración del Estado, la Comunidad Foral y el ente público Adif. Eso es evidente y no hay ninguna discusión, como es evidente que si este convenio en vez de firmarlo mañana o cuando sus señorías quieran se hubiera firmado hace cinco años, cuando el momento económico y político ya era de cierto hermanamiento y la situación económica era mejor, probablemente las condiciones no habrían sido las mismas, probablemente habrían sido más favorables. Si se hubiera hecho en momentos económicamente más rentables y de más amor entre los partidos, las cosas hubieran podido salir mejor.

Es evidente que en este tema en Izquierda Unida siempre hemos defendido, y hoy vamos a defender también, que las utopías son necesarias, que las infraestructuras que justifican una inversión son oportunas y para Izquierda Unida esta

infraestructura es oportuna porque la inversión, a pesar de que sea importante, va a poner a Navarra en unas condiciones de punta de lanza, como habitualmente suele plantear el Gobierno y también el grupo que lo apoya, en un tema como es el del transporte de mercancías y de viajeros. Además, no cabe duda de que el tren tiene una gran importancia, lo han dicho todas las personas que me han precedido en el uso de la palabra, y así podemos ver que en el ámbito coloquial decimos no se puede perder este tren, súbete al tren o qué tren de vida lleva. Ahora más que nunca también en política podemos decir de algunos que no sabían y a los que parece que les han hundido en la miseria que qué tren de vida llevaban: billete de quinientos euros sin pasar por el banco.

Por lo tanto, el tren es importante y no puede dejar de serlo también para Izquierda Unida. Por eso nosotros entendemos que Navarra debe contar, por razones políticas, sociales, de desarrollo equilibrado y económicas con unas infraestructuras modernas y eficaces porque el tren, en ese sentido, nos va a dotar del transporte de mercancías y de pasajeros. Y este convenio no cabe duda de que tiene que cumplir ese fin, porque, si solo fuera a ser utilizada por viajeros no se justificaría la rentabilidad ni la oportunidad de esta gran infraestructura. Por tanto, es urgente y necesario que sea para ambos transportes.

Pero parece que algunas personas presentes en el hemiciclo no quieren escuchar las críticas de que estos acuerdos no son acuerdos redondos, no son acuerdos cerrados, son acuerdos posibles probablemente pero, desde luego, mejorables, sobre todo porque ha pasado el tiempo y estaremos de acuerdo en que el transporte de viajeros entre Pamplona y Madrid ya lo tenemos resuelto ahora con el Alvia, lo tenemos resuelto prácticamente en el mismo tiempo y en la misma confortabilidad que los que puede ofrecer un tren de altas prestaciones, por lo tanto, la justificación de esta gran infraestructura, y vuelvo a reiterarlo de una manera machacona, está en el transporte de mercancías, porque el transporte de mercancías, señorías, es el medio alternativo que hemos reivindicado no ahora, desde el año 92, cuando yo estaba como representante de Izquierda Unida en una institución como es el Ayuntamiento de Tudela. Cuando se instaló la Guardian Glass en la Ribera ya planteamos a la responsable política del Partido Socialista la necesidad de establecer o de prever un ramal en lo que ha sido luego el polígono de gran superficie de la Ribera, porque nos parecía que era fundamental. En aquel momento de la Guardian Glass salían todos los días cincuenta camiones por la 232, que estaba sin desdoblarse entonces. La contestación en aquel momento del Gobierno del Partido Socialista fue que era muy

caro el transporte por ferrocarril, que era más económico el transporte por carretera.

Nosotros hemos insistido siempre y seguimos insistiendo en que el transporte de mercancías tiene que ser una alternativa a la sostenibilidad, al desarrollo equilibrado, lo tenemos clarísimo. Sin embargo, las críticas a este pacto, a este acuerdo, señores del Gobierno, señor Presidente y señores del Partido Socialista, existen porque después de casi veinte años de hablar del tren antes de alta velocidad, ahora de altas prestaciones, hay temas sin resolver, y temas que son importantísimos, como ha dicho el portavoz del CDN. Son dos conexiones, la del norte y la de sur, las que están sin resolverse. Con este acuerdo, con este convenio cerramos de una manera clara, definida y comprometida una actuación que va de Castejón a Pamplona, pero el tren de altas prestaciones no es eso solamente, deseamos, esperamos y apostamos por que sea mucho más. Será más cuando tengamos un convenio, no un protocolo, que no obliga, que decida cómo y por dónde se une Navarra con la Y vasca. Nosotros ya hemos dicho que queremos que siga siendo por Alsasua, porque creemos que tiene que ser por ahí, pero es que el corredor que una el Mediterráneo con el Cantábrico, si no se ejecuta esa conexión, se puede dar también sin pasar por Navarra, si por la Ribera, no por Navarra, se puede conectar por... Efectivamente, el señor Presidente lo ha dicho.

Por lo tanto, este acuerdo debería venir con una adenda, con un protocolo de intenciones para formalizar un convenio después en el que se dijera claramente por dónde se une Navarra con la Y vasca y cuál es la alternativa en el sur; una alternativa al tren para la Ribera, no para Tudela. Eso es fundamental.

Por lo tanto, nosotros tenemos que ser críticos porque eso no se ha cerrado hoy, y no vamos a hablar del coste o no coste que pueda tener esta infraestructura, ya se ha dicho algo de que puede ser cuando menos discutible, y es importante en decisiones de esta índole y en convenios de esta envergadura discutir de las ideas, porque yo creo que a nadie le tiene que molestar que se haga análisis de un convenio de estas características y que se diga que las cosas se podrían haber planteado desde otra óptica o haber obligado al Gobierno de España a un compromiso respecto a lo que hoy no está ni concluido ni resuelto ni acordado, porque no lo está, esa es una realidad evidente y palmaria.

Por lo tanto, hay dos razones para la crítica constructiva, entendemos, a la exigencia que tiene que plantear el Gobierno de Navarra al Gobierno de España y a Adif. Yo quiero entender que se intenta por todos los medios que Adif se comprometa. Esto no es cuestión de dejarlo a si interesa o

no interesa o a si hay o no presupuesto, yo he creído entender de lo que ha manifestado el señor Sanz que, efectivamente, hay un compromiso o un intento de compromiso de que Adif se tiene que comprometer; lógicamente, a acordar y a aportar la cuantía económica que supone este compromiso en lo no resuelto a través de este convenio, pero no cabe duda de que nosotros, después de tantos años, hubiéramos querido leer en este convenio lo que he comentado; el norte y el sur, que existen, también tenían cabida en este convenio.

No sé cuánto tiempo va a costar eso, parece que el señor Sanz se va con un sueño cumplido, que bajo su mandato hay un tramo hecho. Esa es la crítica. Nosotros hubiéramos querido que cuando menos esto fuera el principio de un acuerdo que materializara y garantizara el resto de los tramos, y por eso somos críticos... Si quiere quedarse, que se someta a su partido y luego a las urnas. Es un sí crítico porque esos dos tramos son fundamentalísimos, porque, si no, esto sería un trenecillo, fuera de mercancías o no.

Por tanto, nosotros, al margen de ser críticos con este acuerdo que hoy se va a refrendar por el Parlamento, reclamamos del Gobierno de Navarra total transparencia e información del coste que Navarra asume con la firma de este convenio, transparencia en la desviación del gasto estimado, si se produjera y, por último, conocer los efectos que va a tener sobre los recursos económicos disponibles para el presupuesto futuro de la Comunidad Foral.

Y también pensamos que se debería haber hablado, y no se ha hablado, de la gran importancia que, como he señalado en mi intervención, tiene que este tren de altas prestaciones sea para mercancías, que se debería haber explicado si han existido compromisos con las empresas que hay en Navarra, no las que se van a ubicar, las actuales, para utilizar el tren de altas prestaciones para trasladar sus mercancías, porque, señores del Gobierno, y para finalizar, nosotros insistimos en que el alma de este proyecto es el transporte de mercancías y de viajeros, si no, el cuerpo de este convenio no tendría ningún sentido, por sí solo ni tan siquiera se podría subir al tren, si no está concluido todo y, además, concluido bajo la doble premisa del transporte de mercancías y de viajeros.

Por lo tanto, damos un sí crítico y, desde luego, que a nadie en este Parlamento le cree ningún problema que se pueda coincidir con la discrepancia, eso supone avanzar, lo demás es pensamiento único, y creo que eso no es lo oportuno ni lo conveniente.

SRA. PRESIDENTA: *Gracias, señora Figueras. En el turno en contra, por Nafarroa Bai, señor Amezketa, tiene la palabra.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Arratsalde on, buenas tardes, señora Presidenta, señorías. Todas las cosas buenas, las excelsas incluso, del proyecto ya las hemos oído, fundamentalmente de boca del Presidente del Gobierno, que las ha explicitado con sentimiento y firmeza, como, lógicamente, le corresponde hacerlo. Carencias y defectos hemos oído unos cuantos, empezando por los que ha señalado el señor García Adanero, portavoz de UPN, que es el primero que ha relatado unos cuantos, no todos. El señor Burguete también. Y la última intervención, más. Pero como hoy es el Día de la alegría en el trabajo, me van a permitir que yo lo cuente a mi manera, aunque a veces a lo mejor suene repetitivo.*

Antes de que se me olvide diré que, sin duda, ustedes han trabajado mucho, pero alguien ha debido de trabajar muy poco porque estamos viendo esto con unos pocos años de retraso, según se ha explicitado por todo el mundo y todos conocemos. Mientras tanto, ustedes, los protagonistas de la firma de mañana, como nos han explicitado hace poco, vayan disfrutando de la utilización del éxito de este logro y adelante.

Este portavoz que les está hablando no representa a Aralar, no representa a Eusko Alkartasuna, no representa a Batzarre, no representa al PNV, representa a Nafarroa Bai, segunda fuerza política de Navarra, con sus doce Parlamentarios, y no tengan ninguna duda de que dentro de año y medio más o menos habremos ascendido en las dos clasificaciones, como los buenos ciclistas, en la general y en la montaña.

Para empezar, efectivamente, hay una queja por el papel que desde el Gobierno se ha hecho jugar a este Parlamento, pues ocho años después de la firma de aquel convenio con el Ministro Álvarez Cascos, que alguien recordaba aquí, tres años después de que se acordase con el Presidente Zapatero otro convenio que preveía la construcción para el año 2012 y que finalmente no fue ratificado por el Gobierno del Estado y habiendo pasado casi un año desde que en mayo pasado se firmara el protocolo, el Gobierno de pronto ha determinado que hoy, jueves, por la tarde, tiene que reunirse el Parlamento para autorizar o rechazar –evidentemente, para autorizar– los convenios que figuran en el orden del día de esta sesión.

El Gobierno de Navarra en su momento acuerda con el Gobierno del Estado y fija la fecha del 9 de abril para firmar los documentos, que creo que los conocimos en este Parlamento el día 31. Como antes de ser sometidos a la decisión de esta Cámara tienen que someterse al preceptivo dicta-

men del Consejo de Navarra y como parece que el Consejo de Navarra solo se reúne los jueves, por lo tanto, iba a hacer su informe esta mañana, pues el Parlamento se reúne por la tarde y precisamente hoy, les guste o no les guste. Es una queja, nada más, pero esta queja denota cómo se entiende en algunos sitios el Parlamento, su trabajo y su propia personalidad política. Por cierto, a la una del mediodía ha llegado el informe del Consejo de Navarra con sus dieciocho folios. Por lo tanto, la primera queja es para esa nula o escasa consideración que tiene el Gobierno hacia la soberanía del Parlamento, como refleja esta secuencia de hechos.

Además, todo esto se hace para incumplir una ley, la Ley 26/2009, de Presupuestos Generales del Estado, que determina que la Administración del Estado, a través del Ministerio de Economía y Hacienda y el de Fomento, y la Comunidad Foral de Navarra deberán suscribir, escribir debajo de lo acordado, firmar, con anterioridad al 31 de marzo de 2010, el convenio que desarrolle..., es decir, lo que tenemos hoy en el orden del día, y es evidente que hoy es 8 de abril, son las seis y pico de la tarde y es público y notorio que la firma se va a hacer mañana. Por lo tanto, todo esto se hace para incumplir la ley, porque si hubiese sido de prisa y corriendo para llegar a tiempo, podría tener menos importancia esa que yo llamo desconsideración hacia el Parlamento, pero ni siquiera ha sido para cumplir el plazo.

Contenido del convenio. Creemos que el convenio que nos proponen es malo y manifiestamente mejorable. Creemos que son demasiadas las carencias que en él se observan y que, además, va a ser altamente oneroso para los bolsillos de todos los navarros.

Vale la pena hablar de uno solo de los convenios, porque el otro es un derivado casi natural, pero los dos convenios tienen dos partes, una parte expositiva y otra parte dispositiva, que, en definitiva, es la que vale. En la parte expositiva se manifiesta que constituye un objeto prioritario para ambas Administraciones la promoción del uso del ferrocarril para el transporte de mercancías, como se decía en el protocolo de mayo y como se ha manifestado abundantemente. Pero cuando llegamos a la parte dispositiva resulta que eso no se recoge absolutamente en ningún sitio, no hay ni la más mínima referencia a ello. Cuando hace unos meses el Ministro de Fomento nos explicó en Zaragoza el proyecto del corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo, corredor ferroviario de altas prestaciones, por si no se acuerdan ustedes, sello del Ministerio de Fomento, estaba claro que eso llevaba inherente el tráfico de mercancías. Pero resulta que aquí lo único que aparece es tren de alta velocidad, ha desaparecido absolutamente

la expresa referencia del ministerio a este tramo de obra, y ya no se llama de altas prestaciones, se llama de alta velocidad. Y en la medida en que yo conozco cómo funciona el AVE en estos momentos, me parece que con mercancías por ningún sitio, pero a lo mejor estoy equivocado.

Por lo tanto, reflejar lo que se quiere, las intenciones en lo expositivo y no recogerlas en lo dispositivo, y además esa sustitución de la denominación oficial que se hace por el Ministerio de Fomento, nos suscita serias dudas, qué quieren que les diga, sobre cuáles son las intenciones finales de lo que se está sometiendo a consideración.

Más cosas. Algo se ha dicho, pero estaba previsto. El convenio recoge la construcción del tramo Castejón-Pamplona y le pone fechas, pero no recoge, no refleja absolutamente ningún compromiso del Estado en relación con el tramo Zaragoza-Castejón, y aunque solo fuese por precaución, después de lo que está lloviendo sobre este asunto de las confianzas y desconfianzas mutuas, de las demoras, de los incumplimientos de compromisos, creemos que hubiese sido necesario reflejar ese compromiso en este convenio. Otro tanto ocurre con las referencias a la continuidad de la línea desde Pamplona hasta el empalme con la llamada Y vasca, que aparecen en lo expositivo pero en absoluto aparecen en lo dispositivo. Y esta falta de compromiso por ambas partes, Gobierno de Navarra y Gobierno del Estado, aunque ahora no nos parece posible que pueda ocurrir, porque esa es la verdad, nos recuerda aquella autopista de Navarra que iba de ninguna parte a ningún sitio, que costó mucho dinero, que la hemos pagado ya varias veces y que, además, sigue sin ser nuestra, y también nos recuerda demasiado, y además muy mal, al proyecto del Consejo de UPN-PP, señor Palacios, de que la vía acabase en Pamplona y desde aquí vuelta a Zaragoza. Nos lo recuerda demasiado.

Las referencias a La Rioja ya las han hecho otros.

Otra cosa. Sigue sin resolverse en estos convenios, está sin determinar aún el paso del tren por Tudela y sus circunstancias, que no es lo de menos. Y a estas alturas nos parece que es como muy peligroso esa falta de acuerdo que requiere, y creo que está así previsto, un nuevo y futuro convenio. ¿Cuándo? Tampoco se dice nada.

Nos parece que los compromisos económicos del convenio, el coste real para los ciudadanos navarros suponen un agravio de los que el señor Presidente del Gobierno hace cinco años afirmaba que no aceptaría, así de sencillo, y, además, un regalo económico, porque les quitamos de encima un montón de millones de intereses, en este caso los pagamos nosotros, a un Gobierno, el del Estado, que desde el siglo pasado, el XX, está dando a

Navarra en este tema un trato absolutamente discriminatorio, retrasando compromisos en lo que a este asunto se refiere.

Se ha explicado a la opinión pública que pagaremos en cuatro años y nos lo devolverán en los cuatro siguientes, más dos entre medio, y el coste financiero será de cuarenta y cinco millones de euros, siete mil quinientos millones de pesetas, nada más, pero cuando uno mira el detalle dice: espera, espera, que cuando hayamos pagado creo que es el 80 por ciento, que es al final del tercer año, nos habrán devuelto treinta millones, habremos pagado doscientos diez o algo más, y nos habrán devuelto unos pocos, es decir, vamos a financiar el costo de la obra y el tiempo que van a tardar en devolvernos el 80 por ciento del dinero estará por encima de los dos años, que va a ser la demora.

Me ha alegrado oír decir al señor Presidente que se garantiza que ese va a ser el costo financiero. (MURMULLOS) Ah, perdone, le he entendido mal, pero me había parecido entender eso, porque diciendo eso no decía lo que ahora voy a decir, que, desde mi punto de vista, es fácil que esas condiciones, tal como se explican, nos lleven no a los cuarenta y cinco, sino a los sesenta o sesenta y cinco millones de euros, en cuyo caso estaríamos hablando de diez u once mil millones de pesetas de costo financiero. Sesenta millones de euros son once mil, doce mil, diez mil millones de pesetas, que es lo que supondría el costo financiero. Vale.

SRA. PRESIDENTA: Señor Amezqueta, debe ir terminando.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Gracias, señora Presidenta. De todas formas, si las cosas funcionan bien, que a estas alturas es decir mucho, es posible que veinticinco años después de que estos trenes circulen entre Madrid y Sevilla los veamos pasar por Pamplona, por Iruña. Por cierto, lo que no sabemos aún es si será parar y pasar o parar y volver por donde han venido. Ya veremos.

En Sevilla, por cierto, empezaron a circular en 1992, año en el que se celebró la Exposición Universal conmemorando el quinientos aniversario del Descubrimiento de América por Castilla, época, por cierto, en la que Navarra, según dicen las coplas de Monteagudo, era un reino independiente y un Estado europeo.

Le devuelvo una pregunta que ha hecho usted, señor Presidente: ¿cuánto nos ha costado a los navarros que se haya tardado tanto en dar estos pasos? Usted ha hecho la pregunta al revés, y tiene razón, cuánto nos costaría si se demorase más. Efectivamente, los números no saldrían por ahí, saldrían muy mal. Pero yo le devuelvo la pregunta al revés: ¿cuánto nos habríamos ahorrado si se hubiese hecho con anterioridad?

Bien, pues por todo esto vamos a votar en contra de este convenio, porque es un mal convenio. Pero no se me aceleren ustedes, tranquilos, tranquilos...

SRA. PRESIDENTA: Señor Amezqueta, debe terminar.

SR. AMEZKETA DÍAZ: ... no pretendan confundir, no quieran manipular lo que uno dice. Yo digo lo que estoy diciendo, no lo que ustedes quieren entender. Estamos diciendo no al contenido de este convenio por entender que es un mal convenio, y no estamos diciendo no al ferrocarril del futuro, que en algunos casos ya casi es del pasado, y no estamos en el pasado sino en el futuro.

Nafarroa Bai, que dice que no a este convenio, apuesta por el ferrocarril. (MURMULLOS)

SRA. PRESIDENTA: Señor Amezqueta, ha agotado su tiempo y le he avisado ya en tres ocasiones.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Bien.

SRA. PRESIDENTA: Que ha agotado su tiempo, señor Amezqueta.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Bueno, pues permítame diez segundos. Navarra necesita un tren de altas prestaciones...

SRA. PRESIDENTA: No sé para qué sirve la advertencia de la Presidenta.

SR. AMEZKETA DÍAZ: ... con conexión a la red transeuropea a través de la Comunidad Autónoma Vasca. Este tren deberá ser de tráfico mixto, pasajeros y mercancías, velocidad alta, doble vía y deberá tener paradas además de en Pamplona en Tudela y en Alsasua, (MURMULLOS) y ahí...

SRA. PRESIDENTA: Señor Amezqueta, por favor, hágame caso. Ha terminado su tiempo hace tres minutos.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Muchas gracias y perdone, señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA: Gracias. Concluido el debate, procedemos a la votación de la autorización de cada uno de los convenios por separado. En primer lugar, el convenio para la construcción de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra. Comienza la votación. (PAUSA) Resultado de la votación. (MURMULLOS)

SRA. SECRETARIA PRIMERA (Sra. Figueras Castellano): El resultado es el siguiente: 34 votos a favor; 12 votos en contra, ninguna abstención.

SRA. PRESIDENTA: Por tanto, se concede la autorización solicitada por el Gobierno de Navarra para la formalización del convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el ente público Administrador de

Infraestructuras Ferroviarias, Adif, para la construcción de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra.

A continuación vamos a votar el convenio para la encomienda de determinadas actuaciones de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra. Comienza la votación. (PAUSA) Resultado de la votación, señora Secretaria.

SRA. SECRETARIA PRIMERA (Sra. Figueras Castellano): *El resultado es el siguiente: 34 votos a favor, 12 votos en contra, ninguna abstención.*

SRA. PRESIDENTA: *Por tanto, se concede la autorización solicitada por el Gobierno de Navarra para la formalización del convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, para la encomienda de determinadas actuaciones de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra.*

Muchas gracias, señoras y señores Parlamentarios. Se levanta la sesión. (APLAUSOS)

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 18 HORAS Y 24 MINUTOS.)

