DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura | Pamplona, 30 de septiembre de 2020 | NÚM. 15

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.ª MARÍA VIRGINIA MAGDALENO ALEGRÍA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 30 DE SEPTIEMBRE DE 2020

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre cuánto va a suponer de sobrecoste el tramo de TAV navarro.
— Pregunta sobre los planes para ampliar los peajes a los vehículos ligeros en las carreteras navarras, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)

(Comienza la sesión a las 12 horas y 18 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre cuánto va a suponer de sobrecoste el tramo de TAV navarro.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos a comenzar la tercera Comisión de hoy de Cohesión Territorial. Luego nos echaremos un poco de menos y todo. Vale, es la Mesa para la comparecencia, a instancias de la Junta de Portavoces del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre cuánto va a suponer el sobrecoste del tramo de TAV Navarro, a instancias del señor Buil y en representación de él, señora Aznárez, si quiere intervenir algo.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Sí, nuevamente, señora Presidenta, buenos días, señor Consejero, señora Directora General, bien hallada, bien hallado. Solicitamos esta comparecencia que fue aplazada una semana, justamente en la Semana de la Movilidad Europea, la Movilidad Sostenible, que decía: *Por una movilidad sin emisiones*, porque yo creo que es preciso seguir reflexionando sobre infraestructuras que vienen de políticas. Yo creo que anteriores caducas en la que siempre hemos dicho que teníamos autopistas y coches, teníamos aeropuertos sin aviones y teníamos trenes sin pasajeras y sin pasajeros. Además, hemos ido recabando informes propios del AIReF, también del Tribunal de Cuentas Europeo, informe sobre los trenes de alta velocidad. Por eso, solicitamos primeramente la presencia para que nos relatasen y explicasen en la Fundación Sustrai Erakuntza los informes que han ido recopilando sobre el Tren de Alta Velocidad y la sostenibilidad de los trenes de cercanías, y después, con usted nuevamente para que nos diga, viendo un poco los sobrecostes que están teniendo los diferentes trazados del tren de alta velocidad, cuanto supone el sobrecoste a cada navarra y a cada navarro. Gracias.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Aznárez. Señor Consejero, puede iniciar su intervención por treinta minutos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Presidenta. Buenos días a todos. En primer lugar, quería agradecer a la Agrupación de Parlamentarios Forales de Podemos-Ahal Dugu la oportunidad que se me brinda de poder comparecer y dar respuesta a los supuestos sobrecostes sobre el tramo del TAV Navarro para los bolsillos de cada navarra y navarro. Quiero hacer antes unas consideraciones iniciales para contextualizar.

Por todas y todos los aquí presentes, es conocido que el tren de altas prestaciones es uno de los puntos de desacuerdo por parte de los grupos que sustentan al Gobierno de Navarra, y así se refleja en el acuerdo del programa. En este sentido, ya incidí en su día y lo vuelvo a reiterar, apostamos por reconocer las diferencias y respetar los desacuerdos. Me gustaría recordarles también nuevamente, que la Administración General del Estado es la que tiene la competencia exclusiva en materia de Obras Públicas de interés general y en Ferrocarriles y Transportes Terrestres que transcurren por más de una comunidad autónoma de conformidad con los artículos 149/1.21 y 149/1.24 de la Constitución Española.

Como bien saben, se trata de un proyecto incluido en el Plan Reactivar Navarra 2020-2023. Desde el punto de vista económico, su importancia es más que evidente. La Comunidad Foral es una región muy industrializada y netamente exportadora, centrándose el 60 por ciento de nuestro comercio exterior en los países del Arco Atlántico de la Unión Europea. Para una

economía tan interrelacionada con el resto de Europa es imprescindible, en términos de competitividad, contar con una red ferroviaria con capacidad suficiente y adaptada a los estándares europeos: ancho de vía UIC, vía doble, longitud de trenes de 750 metros, pendientes no superiores al 15 x 1.000, electrificación, etcétera.

Como saben, la Red Transeuropea está conformada por nueve corredores, dos de ellos pasan por España: el Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo. En este sentido, cabe destacar la importancia de la inclusión de Navarra en el Corredor Ferroviario Atlántico, que a su vez va a servir de conexión con el Mediterráneo. Esta inclusión supone que Navarra, a partir del 1 de enero de 2021, entre a formar parte de la Red Transeuropea, siendo el desarrollo de esta red prioritario para la política de Transporte de la Unión Europea. A través de estos corredores se va a realizar el principal flujo de tráfico de pasajeros y mercancías de la Unión Europea, por lo que los territorios por los que transita van a ser más competitivos y pueden incrementar su desarrollo económico. Insisto, es fundamental que Navarra pueda y vaya a ejercer de nexo de unión entre los Corredores de Transporte Atlántico y Mediterráneo.

Desde un punto de vista social, el fortalecimiento de la economía consolidará empleos de calidad y la calidad de vida en nuestra comunidad. Además de lo que supone para las mercancías el desarrollo del Corredor Atlántico, facilitará y reducirá los tiempos de los viajes de las personas con ciudades de nuestro entorno como: Madrid, Zaragoza, Barcelona, Vitoria, San Sebastián y Bilbao, entre otras; así como las conexiones ferroviarias con las ciudades del resto de Europa: Burdeos, París, Londres, etcétera.

En cuanto a su importancia medio ambiental, me gustaría remarcar que, a pesar de contar con una economía muy volcada en el mercado internacional, el uso del transporte ferroviario de mercancías es mínimo, un 1,2 por ciento, respecto de la importancia de la carretera y muy alejada de la media europea, que es el 18 por ciento. Siguiendo los objetivos indicados en el Libro Blanco del Transporte, Transporte 2050 de la Comisión Europea para un sector del transporte competitivo que aumente la movilidad y reduzca las emisiones, se debe optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, incrementando el uso de modos más eficientes desde un punto de vista energético, se debe transferir parte del transporte de mercancías por carretera a otros modos más sostenibles, como el ferrocarril. Incrementar la cuota modal del ferrocarril es imprescindible para cumplir con la hoja de ruta contra el cambio climático y reducir las emisiones de CO2, ya que el transporte es responsable del 40 por ciento de la energía consumida en Navarra y del 20 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero. Además de los costes externos relacionados con el cambio climático, el incremento del transporte ferroviario de mercancías favorece la disminución de accidentes, la descongestión de las carreteras y zonas urbanas, el ruido asociado al tráfico y la descontaminación atmosférica.

Por todas estas razones, es fundamental para el Gobierno el desarrollo del tren de altas prestaciones, como ya he reiterado en más de una ocasión, también en sede parlamentaria, el no adelantar la red ferroviaria en la Comunidad Foral a los nuevos usos y modelos ferroviarios, se materializaría en el aislamiento industrial, logístico y medioambiental de Navarra en un futuro próximo, lo que conllevaría una pérdida de competitividad frente a otros territorios mejor comunicados y mejor estructurados.

A continuación, me voy a referir a los informes que hemos conocido recientemente sobre el transporte ferroviario. Con fecha 20 de julio, el Tribunal de Cuentas Europeo emitió el informe *Infraestructuras de Transporte de la Unión Europea*, que dice que es necesario ejecutar de manera más rápida los megaproyectos para conseguir resultados en la red de transportes a su debido tiempo. El documento, concluye que hay que acelerar los megaproyectos fronterizos para optimizar el transporte en Europa. Alude también a una falta de coordinación de los proyectos entre los diferentes países en ese sentido.

Dicho todo esto es igualmente importante destacar que Oskar Herics, miembro del Tribunal responsable del informe, alude a que la creación de los corredores de la red básica de la RTE-T, dentro de los plazos previstos es esencial para lograr los objetivos políticos de la Unión Europea, estimular el crecimiento, crear empleo y luchar contra el cambio climático. Ha manifestado, además, que deberían redoblarse los esfuerzos para acelerar la finalización de muchas de las infraestructuras emblemáticas de transporte de la Unión Europea, pues dichos proyectos son esenciales para el logro de una mejor conectividad en Europa y para conseguir resultados en la red de transportes a su debido tiempo.

Con relación al reciente estudio: *Infraestructuras de Transporte* de la AIReF, autoridad independiente de responsabilidad fiscal de 20 de julio de este año, cabe destacar las siguientes consideraciones: En primer lugar, que la AIReF asegura que la política de inversión en infraestructuras es esencial para garantizar unas redes públicas de alta calidad, imprescindibles a su vez para asegurar el crecimiento económico y aumentar el bienestar general de la sociedad; en segundo lugar, que constata que el esfuerzo realizado en España ha conllevado una notable mejora de la movilidad de la población. Asimismo, la AIReF recomienda mejorar la selección de las inversiones en infraestructuras para elevar su rentabilidad social y económica, y satisfacer las necesidades de movilidad; es decir, afinar en la planificación, identificando previamente los problemas de movilidad. Sugiere como propuestas de mejora la puesta en marcha de una estrategia o plan de movilidad e infraestructuras de transporte, y fortalecer la consulta a la sociedad civil, la transparencia y la rendición de cuentas. Evidentemente, es preciso planificar correctamente, así como acelerar las obras para incrementar la rentabilidad social y económica del TAV, porque hablamos, en definitiva, de una clara apuesta por mejorar la movilidad de las personas, por el fortalecimiento económico, por la competitividad, el asentamiento empresarial, por la reducción de millones de gases de efecto invernadero, etcétera.

Con relación a su pregunta más concreta de cuánto va a suponer de sobrecoste el tramo del TAV Navarro para los bolsillos de cada navarra y navarro, la respuesta es muy clara, la competencia es estatal y la financiación también; es decir, a los navarros y navarras no les va a suponer ningún sobrecoste. Pero fíjense, cuando algunos de ustedes u otros colectivos aluden a sobrecostes, incluso que han calificado de ruinosos las obras del tren de altas prestaciones, les voy a dar datos concretos de cuando la Comunidad Foral de Navarra licitaba y ejecutaba las obras, cifras que les voy a dar IVA incluido. Tramo Castejón-Cadreita: presupuesto de licitación 40,6 millones de euros, presupuesto de adjudicación 28,4 millones de euros, certificación final 28,8 millones, supone un ahorro de 12 millones de euros sobre el presupuesto de licitación; Tramo Cadreita-Villafranca: presupuesto de licitación 42,4 millones de euros, presupuesto de adjudicación 29,7 millones de euros, certificación final 31,1 millones de euros, supone un ahorro de 11 millones

sobre el presupuesto de licitación. Es decir, hablamos de un ahorro sobre el presupuesto de licitación del 27 por ciento.

Antes de finalizar mi intervención, quiero aprovechar la presencia en sede parlamentaria de la Directora General de Transportes Berta Miranda para que les informe de varias cuestiones relativas al transporte ferroviario que, entiendo, serán también de su interés.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Paramos un minuto para que limpien el espacio y continuamos. (PAUSA). A continuación intervendrá la Directora de Transportes Berta Miranda, cuando quiera.

SRA. DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTES (Sra. Miranda Ordobás): Muchas gracias, señor Consejero. Señoras y señores Parlamentarios de Navarra, buenos días. Comparezco junto al Consejero Ciriza al objeto de informarle sobre los avances de las obras del tren de altas prestaciones en Navarra durante el último año.

No obstante, antes de informarles, quiero insistir, aunque ya de ello ha hablado el Consejero, sobre la importancia de que la Comunidad Foral de Navarra esté conectada con la Red Transeuropea, es decir, estar dentro de la red básica y del Corredor Atlántico Mediterráneo. Esta red va a ser una realidad y su finalización supondrá un antes y un después en la movilidad sostenible de las personas y mercancías en el ámbito de la Unión Europea. Los territorios que no se encuentren conectados a esta infraestructura se encontrarán en una clara desventaja frente a los territorios que sí que lo estén, tanto desde una perspectiva de movilidad de las personas por el territorio europeo, como desde la perspectiva del transporte de mercancías dentro del mercado único europeo. De lo que estamos hablando, en definitiva, es de las posibilidades de movilidad y oportunidades de las navarras y navarros, así como la competitividad de las empresas navarras.

En el caso particular de Navarra, dada su ubicación geográfica, las infraestructuras en construcción permitirán la conexión de personas y mercancías tanto al Eje Atlántico, a través de la denominada *Y Vasca*, como por el Corredor Mediterráneo.

Dicho lo anterior, les informaré sobre el desarrollo y avance del tramo entre Castejón y comarca de Pamplona, que es el que está actualmente en ejecución y dadas las características del proyecto lo aludiré a los diferentes subtramos en ejecución.

En el subtramo Villafranca-Peralta, las obras se iniciaron durante el verano de 2018 y en la actualidad se continúan ejecutando mediante diferentes actuaciones singulares que forman parte del subtramo, entre las que se pueden destacar las cimentaciones del viaducto sobre el río Aragón, cimentaciones y fustes sobre el viaducto de Marcilla y la pérgola sobre la AP-15. En paralelo se están impulsando algunos trámites administrativos necesarios para resolver necesidades no previstas inicialmente, pero que han surgido durante la ejecución de las obras, circunstancia que suele ser usual en este tipo de infraestructuras.

En las obras del subtramo Peralta-Olite, al igual que en el caso anterior, se comenzaron se comenzaron en verano del 2018 y también están muy avanzadas, en la actualidad se está trabajando en el extendido de las últimas capas de terraplén y la apertura al tráfico de la

reposición de la Nacional 115. Como les decía, las obras se encuentran muy avanzadas y la previsión es que se finalicen a lo largo de finales de este año, si no surge ningún contratiempo.

Respecto al subtramo Olite-Tafalla Sur y Tafalla Sur-Tafalla, las obras se iniciaron en el 2019 y se han desarrollado diversos trabajos como trabajos previos, actuaciones arqueológicas, integración ambiental, movimiento de tierras, explotación de préstamos, obras de drenaje transversal, pasos inferiores y desmontaje y reposición de regadíos. En paralelo, se está llevando a cabo la tramitación administrativa necesaria.

Algunos de ustedes nos han trasladado en los últimos días su inquietud por si se hubiesen paralizado las obras del tren de altas prestaciones en algunos tramos. Quiero aprovechar la Comisión para dejarles bien claro que en ningún caso se han paralizado las obras del TAV en Navarra. Si en ocasiones no se visualizan o no se aprecian operarios o maquinaria en los puntos en los que se están desarrollando las obras, no es por falta de continuidad, sino porque suele ser frecuente en la realización de estas infraestructuras, de cierta complejidad, que aparezcan diferencias técnicas tanto en el proyecto diseñado respecto al desarrollo de la obra que obligan a realizar modificaciones contractuales y, por consiguiente, a realizar diferentes trámites administrativos no contemplados inicialmente.

Una vez he tratado de una manera un poco sintética el estado de ejecución de las obras del tren de altas prestaciones de Navarra, quiero informar a esta Comisión sobre la oferta de trenes en el contexto de la pandemia. Desde la finalización del estado de alarma, la oferta de trenes ha estado adaptada a las necesidades reales de la movilidad detectada y muy condicionada, como ustedes comprenderán a la evolución de la pandemia. Desde esta perspectiva les informo que la recuperación de la oferta de servicios de tren está siendo progresiva y se adapta al flujo real de viajeros que se va generando durante la denominada nueva normalidad. A tal efecto, Renfe realiza un seguimiento de la demanda de todos los trenes y quiero anunciarles que, en el caso del servicio Madrid-Pamplona, a petición del Gobierno de Navarra, Renfe está considerando el reactivar el tren de primera hora de la mañana destino Madrid, que sale a las 06:35, así como el regreso a Pamplona a las 19:35 horas. La activación de estos dos trenes conllevaría suprimir trenes de Pamplona a Madrid a las 08:10 y el de regreso de Madrid a Pamplona, a las 17:35 horas. Estos nuevos horarios estarán operativos a mediados de octubre y eso siempre estar condicionado a la evolución de la pandemia.

Con relación al transporte ferroviario de mercancías, además de incidir en la infraestructura lineal con el objetivo de impulsar el transporte de mercancías y para promocionar los servicios de transporte intermodal, se han retomado los contactos con ADIF para el desarrollo del nudo intermodal de Pamplona, formado por el centro logístico de Noáin y la ciudad del transporte, así como el nudo intermodal de la Ribera de Navarra, entre el entorno de Tudela y Castejón. La mejora de la intermodalidad facilitará la transferencia entre modos de transporte, la ejecución de la congestión en las carreteras, la disminución de emisiones de los gases contaminantes y efectos invernadero, y la mejora de la seguridad del transporte. Cabe recordar que Volkswagen, una de las principales empresas navarras transporta más del 60 por ciento de su producción mediante el ferrocarril. Además, la terminal de Noáin lleva ya al puerto de Barcelona seis trenes semanales, recuperando así la práctica total de ese servicio que tenía antes de iniciarse la pandemia del Covid-19. Quiero recordar que en el año 2012 esta empresa empezó llevando tan

solo un tren a Barcelona a la semana. Además, recientemente se ha firmado un convenio entre los puertos de Baiona, Barcelona y en la terminal de Noáin, para poder unir la vertiente atlántica y la mediterránea, y con su firma pretende transportar mercancías por tren en el trayecto que sea factible.

Por otra parte, me parece de especial interés anunciarles que está prevista una inversión en la terminal del nudo de Noáin que permitirá transportar productos frigoríficos o productos que tengan que ser llevados a temperatura controlada. Creo que se abre una oportunidad para las empresas navarras, así como futuras inversiones. En concreto, la inversión consiste en acondicionar la terminal de Noáin para prestar servicio de frío por ferrocarril. Para ello, se tiene que adaptar un tren para que puedan ir los contenedores, lógicamente a baja temperatura; y, por otro lado, se va a condicionar la terminal para preparar una zona de frío, ya que la cadena de frío no se puede romper en ningún momento. Se trata, sin lugar a dudas de un importante paso para dar cobertura a las empresas que puedan tener necesidad de transportar productos sensibles al frío, empresas no solo navarras, sino también limítrofes como La Rioja o Gipuzkoa. Estas actuaciones, creo que nos vienen a confirmar que este medio de transporte es cada vez más demandado por las empresas y que si queremos seguir avanzando en una comunidad puntera industrialmente, debemos ser conscientes de esta realidad. Concluyo ya y estamos a la espera de sus intervenciones y las preguntas que gusten desearnos. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Directora. Vamos a comenzar con las intervenciones. (PAUSA). Ahora no va a intervenir más ¿no? Sí, es que no se ha agotado el tiempo, por eso le preguntaba, señor Consejero. Continuamos con las intervenciones, señor García. No perdone, señora Aznárez, perdone, es que son tantas cosas... Señora Aznárez, de la Agrupación de Parlamentarios Forales Podemos-Ahal Dugu, cuando usted quiera puede intervenir.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: Disculpas aceptadas, señora Presidenta. Y gracias, señor Consejero y Directora General. Como no tengo turno de réplica, porque es una comparecencia del Consejero, me gustaría aclarar medias mentiras que se vertieron en la anterior Comisión de Cohesión Territorial, cuando comparecieron en sesión de trabajo los compañeros de Sustrai porque decían que Podemos en Extremadura quería un tren de alta velocidad, Podemos Extremadura, quería un tren en una infraestructura a lo grande y como no tuve oportunidad de replicar porque no hay turno de réplica, quiero decirles que es incierto, muchas veces las medias mentiras, son peor que las mentiras enteras. Lo que Podemos Extremadura quiere es un tren digno, un tren que no se pare, un tren que no arda, como lo he visto en diferentes episodios, y un tren que conecte su territorio Extremadura con otros territorios del Estado. Por lo tanto, desmentir lo que aquí dos grupos parlamentarios dijeron, esa media mentira, porque no es así. Lo que Podemos Extremadura quiere es que puedan, como digo, transitar por diferentes territorios del Estado y lo que no quiere es despilfarro de dinero público para un tren porque ese dinero público sale de los bolsillos de todas y de todos.

Dicho esto, necesitamos y se han ido acometiendo diferentes evaluaciones económicas de infraestructuras de transporte con, yo creo que tres perspectivas importantes. Por un lado, ese análisis de la rentabilidad social, ese análisis financiero, ese análisis de viabilidad comercial y un análisis que muchas veces no se extrae o no se realiza, que serían esos análisis de los impactos

producidos con perspectiva de género. Con el análisis de rentabilidad social, se informaría sobre la estabilidad social de acometer un proyecto de inversión; con el de rentabilidad financiera sobre la tasa de recuperación de los recursos económicos invertidos; y en el análisis de viabilidad comercial nos daría indicadores sobre la rentabilidad de explorar comercialmente un servicio público; y cómo no, el análisis de la perspectiva de género sobre las consecuencias diferentes que pueden tener los hombres y las mujeres con el uso del tren de alta velocidad.

Claro todo esto que comento, difiere mucho de los argumentos que usted nos arroja porque tenemos, que usted también ha hecho mención, a esos informes del Tribunal de Cuentas Europeo y también el de la AIReF. Pero, claro usted solamente ha puesto en relieve o ha subrayado las cosas que el Gobierno de Navarra de su departamento a coger como buenas, pero no ha hecho yo creo que referencia a las partes negativas, que son muchos de los informes. Me voy directamente al informe del Tribunal de Cuentas Europeo, que nos dice que España es el estado miembro que ha recibido más fondos europeos para invertir en redes ferroviarias de alta velocidad, con 11.200 millones de euros desde el año 2000 hasta 2017. En aquella sesión de trabajo con Sustrai Erakuntza, comentábamos que esto supone que es casi casi el 47 por ciento de los 27.300 millones que la Unión Europea ha desembolsado a todos los países en el mismo periodo de tiempo, una barbaridad. Además, este Tribunal de Cuentas, publica en este informe que la Red Ferroviaria de Alta Velocidad Europea no tiene los pasajeros que se prevén iban a utilizar este tren de alta velocidad, denuncia la falta de pasajeros y pasajeras además en algunas líneas españolas y además también denuncian sus sobrecostes en las obras, así como que los trenes circulan en muchos casos a una velocidad muy inferior a la prevista, que es un objetivo a cumplir con el tren de alta velocidad que atravesaría Navarra.

Ha comentado usted algo que un Auditor de ese Tribunal de Cuentas informaba en uno de sus informes, conclusiones, pero también hay otros auditores que detectan que los análisis que se hacen de coste beneficio no se usaron adecuadamente y que la decisión, cómo no, de construir trenes de alta velocidad, siempre son decisiones políticas, y aquí llevamos desde 2004 con decisiones políticas, con convenios que se firman por parte del Gobierno de Navarra y el Gobierno de España; convenios que al final, desde 2004, han sido humo y que son los que se repiten para seguir con la misma infraestructura. Y, además, nos dice que en España la mayoría de los informes tiene ratios coste-beneficio muy bajos y algunos no era viables desde una perspectiva socioeconómica. La AIReF nos dice que deberíamos reevaluar los 73.000 millones de inversiones pendientes en el AVE porque denuncia la nula o mínima rentabilidad de la alta velocidad y pide más inversión en cercanías, que es justamente lo que Podemos-Ahal Dugu hemos ido pidiendo desde que irrumpimos en este Parlamento que fue en 2015. La AIReF dice que la alta velocidad ferroviaria no sólo tiene una rentabilidad socioeconómica entre nula y mínima, sino que además ha aumentado la disparidad regional entre provincias y nos recomienda reevaluar otra vez con los informes que nos arrojan, esos 73.000 millones de inversiones que pendientes que quedan en España.

Claro, esto como usted también ha dicho, era parte de ese desacuerdo, el acuerdo legislatura, desacuerdo que queda pendiente, porque los acuerdos también hay que trabajarlos en un espacio de confianza para ver si se pueden desatascar nudos que para nosotros es un nudo difícil de desatascar, porque yo creo que es contraponer su modelo de tren de alta velocidad y nuestro modelo de tren al uso cercanías, invirtiendo lo que se necesite. Ese desacuerdo, vemos que en

el Plan Reactivar y lo comento porque usted ha hecho alusión, ese Plan Reactivar Navarra-Nafarroa Suspertu, parte importante de los acuerdos que recoge justamente van a sacar el desacuerdo del tren de alta velocidad con los socios de gobierno con la coalición de gobierno y los pactan con un partido, Navarra Suma, que hace que esos desacuerdos, en definitiva, estén ahora mismo en esa hoja de ruta que es el Plan Reactivar Navarra.

Por lo tanto, yo creo que sacar pecho de ese Plan Reactivar Navarra, utilizando los acuerdos para llegar a un gran acuerdo, en nuestro parecer, no ha sido ni ejemplar ni ha sido, yo creo, corresponsable con los socios de Gobierno, de ahí que nosotras desde Podemos-Ahal Dugu nos abstuviésemos, entre otras cosas, entre otros temas, en el Plan Reactivar Navarra-Nafarroa Suspertu. Y luego, además, usted hace siempre alusión a que nos tenemos que conectar con Europa. El otro día comentábamos, Francia, lo que nos hace es que ese trazado ferroviario que debería conectar por la *Y Vasca*, ya leímos el año pasado o este año en, no sé si en mayo o junio, que no iba a conectarse, que hasta 2037, el otro día decíamos, no va a haber conexión. Por lo tanto, la salida hacia Europa no va a ser posible hasta mínimo 2037 porque lo que Francia dice, un poco también recogiendo lo que el Tribunal de Cuentas Europeo arroja al Gobierno francés, es que el diseño actual de la infraestructura tiene una capacidad demasiado baja para el tráfico de mercancías. Por tanto, Francia ya alerta también de que ese trazado para mercancías no nos sirve como el trazado que decimos que aquí tampoco las mercancías no van a circular nunca en ese trazado del tren de alta velocidad.

Además, los auditores destacan para Francia que la media de retrasos de las grandes obras europeas, sobre todo en Francia, es de once años, la tardanza, aquí desde 2004, la tardanza y un sobrecoste también del 47 por ciento. Pero Francia anuncia: «Paralizamos todas las infraestructuras, la ejecución de las infraestructuras, hasta al menos 2037 para que conecte España con el resto de Europa», que ya vemos que la conexión va a ser casi casi, si no es tardía, a medio plazo no se va a dar. Y con la *Y Vasca* también, siempre nos llevamos la boca, que nos vamos a conectar con esa *Y Vasca* y de ahí, Burdeos y demás. La *Y Vasca* lo mismo, un sobrecoste del 54,7 por ciento de lo licitado, de lo previsto; una *Y Vasca* que lleva también tardanza en su ejecución; y una *Y Vasca* que, comentan también, su conexión con Francia no se va a dar porque ha paralizado justamente el Gobierno francés esa conexión, por lo tanto, la *Y Vasca* no sé si se va a quedar medio i o *Y Vasca* o i latina, no sabemos en qué va a quedar.

Por lo tanto, señor Consejero, claro lo nuestro era Navarra tiene previstos unos 2.500 millones de euros en la inversión que va a hacer el Estado español, por lo tanto, todos los bolsillos de los españoles y españolas en nuestro corredor o supuesto corredor o a largo plazo corredor, y claro, ahora mismo ese Plan Reactivar Navarra no solamente encuadraba y acordaba seguir apostando…

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Señora Aznárez, vaya terminando.

SRA. AZNÁREZ IGARZA: …sino también tenemos unas consecuencias de la pandemia sanitaria que están en lo económico y yo creo que ahora mismo si fuésemos valientes e hiciésemos una consulta popular preguntando a la ciudadanía si prefieren TAV o si prefieren servicios públicos para acometer toda la crisis que tenemos encima, seguramente que nos darían un ejemplo y nos darían un ejemplo y nos darían una hoja de ruta para saber en qué tiene que invertir Navarra

en los próximos años o contar por la gente, no dejar a nadie atrás, o contar solamente con las infraestructuras faraónicas. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Aznárez. Continuamos con el resto de las intervenciones, señor García, del Grupo Parlamentario Navarra Suma, tiene usted diez minutos.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchas gracias, señora Presidenta. Volvemos a hablar en este caso de transportes ferroviarios en particular. Entiendo, señor Ciriza, que se quedara usted perplejo al escuchar la intervención de la señora Aznárez porque la verdad hay que puntualizar ciertas cuestiones que ha planteado con respecto al informe de AIReF, que entiendo que no ha leído el informe completo, sino única y exclusivamente las conclusiones. Yo sí que he tenido tiempo y oportunidad de leerme el informe y de hacer un análisis en profundidad del mismo y evidentemente, se ve que hay ciertas cuestiones a las que usted hacía referencia que de nada son ciertas, y más cuando se comparan con realidades que no lo son. Y luego, como digo, iré al tema.

Hacía también referencia en el último minuto de su intervención a que, si planteara un referéndum en Navarra con respecto al tren de alta velocidad, igual los resultados no serían los esperados y yo creo que los suyos no serían esperados, porque está claro que la mayoría social que apuestan por el tren de alta velocidad hoy está representada en este Parlamento y somos los partidos que defendemos y apostamos por el tren de alta velocidad. Entiendo que su partido los resultados que obtuvo no sólo fueron, porque no apostaba por el tren de alta velocidad, sino que por la rentabilidad social que aportan a este Parlamento.

Hablaba usted de rentabilidad y hablaba de costes y aquí sí que voy a hacer referencia básicamente al propio informe, porque son datos curiosos los que aporta él mismo, no tan curioso, o sí que podría ser curioso las comparativas que hace el informe tanto del uso y la movilidad en nuestro país del tren de alta velocidad y los datos que aportan, que desde mi punto de vista, el número de pasajeros que tiene la alta velocidad evidentemente, en algunos aspectos, supera las perspectivas y las expectativas que había a esta cuestión. Y, es más, el propio informe y voy a leer literal para evitar cualquier tipo de mal interpretación por su parte, dice que «El análisis del propio informe hay que tener en cuenta que había una crisis durante el estudio del informe, una crisis económica, que fue en una circunstancia que redujo de forma brusca la movilidad en todo el país y lastró el número de viajantes en todos los corredores, también incluidos, por cierto, el autobús aéreo y demás». Y eso hay que leerlo bien, el informe, para ver que hay puntualizaciones que hacen efectivamente que las conclusiones sean muy muy sesgadas. El informe es este, son quinientas diez páginas. Señora Aznárez, entiendo que no tenga usted tiempo para hacer una lectura en profundidad del mismo. También habla, el punto 4 de las conclusiones en la página 156, dice que «la operación global del tren de alta velocidad ferroviaria en España es rentable», eso lo dice el informe de la AIReF, eso lo dice el propio informe. También dice que ha habido una inversión de más de 55 millones de euros en infraestructuras y de los que el 25,2 por ciento vienen sufragados por costes de la Unión Europea efectivamente. Por lo tanto, la rentabilidad total se debe hacer siempre por parte de la inversión que hace el Gobierno de España que, por cierto, a eso hay que restarle el otro 12 por ciento.

Creo que hace evidentemente ADIF como empresa pública, pero que no es inversión por parte del Gobierno de España o del Ministerio de Fomento.

La petición de la comparecencia que hace usted diciendo que, para ver el sobrecoste que va a tener a los navarros, yo creo que está mal planteada, porque si usted bien conoce, Navarra no sufraga los costes que tiene, en este caso la inversión de alta velocidad, la cual voy a reiterar la posición de Navarra Suma que es evidentemente a favor del tren de alta velocidad de cara a conectarnos al futuro, evidentemente, a una situación positiva en cuanto a crecimiento económico y social, muy importante también el ámbito social, y aparte lo que ello conlleva, porque el hecho de la construcción del tren de alta velocidad supone generación de empleo, que entiendo que usted igual no está a favor de ese tipo de empleo, supone riqueza social, cohesión territorial, muchísimos aspectos en general que evidentemente lleva consigo el invertir, y digo invertir que no va a estar en el tren de alta velocidad.

Yo creo que más allá de criticar que España sea uno de los países que tienen una mayor red ferroviaria de alta velocidad, más extensa del mundo o de las más extensas del mundo, usted lo que hace es criticarlo y a mí me parece que España, evidentemente que a día de hoy tiene algo que es muy positivo y, es más, producto español, igual tampoco a usted eso no le gusta. El tema del tren de alta velocidad sea un producto propio y español y que está siendo imagen a nivel nacional. Esto con respecto, como digo, a las conclusiones del propio informe, a los datos que arroja él mismo que, efectivamente, como digo, hay datos curiosos, hay un análisis también de la rentabilidad que se aplica en un tiempo que considero no suficiente, evidentemente, porque la obra pública, ya sabe usted, que hay que hacer un cálculo de rentabilidad más años de cualquier otra inversión. Yo no comparto en absoluto el criterio que establece el propio informe, pero evidentemente, son cuestiones que establecen como tal en este caso; y sí que comparto plenamente las palabras, tanto de la señora Miranda como del propio Consejero.

Y decía y quiero recordar también las palabras del señor Ciriza que efectivamente iba a ser tolerante, decía en una de sus primeras intervenciones con los desacuerdos. Yo le pido que tampoco sea tan tolerante como lo está siendo con los peajes, ponga usted freno porque ya sabe que a algunos les da usted la mano y cogen el brazo incluso lo cogen entero, como ha pasado, como digo, con el peaje. Que la apuesta que ha tenido siempre el Partido Socialista con el tren de alta velocidad se mantenga, y se lo pido por favor, porque entiendo que es un bien social, un bien para la Comunidad Foral de Navarra y creo que usted en esta cuestión va a estar a la altura o así lo espera Navarra Suma. Puede sumar mayorías, lo sabe perfectamente, así lo hemos transmitido en muchísimas ocasiones para, como digo, sacar adelante una obra vital para la Comunidad Foral de Navarra.

Se hablaba también, criticaba la falta de rentabilidad. Yo creo que la movilidad no solo es un factor para medir la rentabilidad sino también la mejora o la puesta en marcha de nuevos núcleos económicos y las empresas, señora Aznárez, que evidentemente trae consigo también la inversión en el tren de alta velocidad que son unos efectos secundarios que tiene, como digo, la inversión en nombre pública y la inversión en tren de alta velocidad de altas prestaciones. He de agradecer, como no, la información que se nos ha dado por parte de la señora Miranda del estado de las obras; sí que teníamos cierta preocupación por si era cierto, el que se habían paralizado las obras en este subtramo, en concreto en Tafalla, pero nos alegra saber que, como

digo, las obras siguen en marcha y lo que le pediré es que de cara a los próximos presupuestos y que trabajen a través de un Marco Normativo, de un nuevo convenio con el Gobierno de España para hacer una inversión, profundizar la inversión en el tren alta velocidad en nuestra comunidad.

Sí que nos hubiese gustado, claro está, se lo hemos pedido en alguna que otra ocasión, el hecho de que este trajese consigo un acuerdo, un convenio, que trató de romper o que rompió el anterior Gobierno, para financiar y comprometer al Gobierno de España en la inversión del tren de alta velocidad, porque entendemos, como digo, que es la única garantía que existe para esa inversión. Entendemos como necesaria la apuesta decidida por parte del Gobierno de Navarra para acelerar y asegurar, como digo, el tren de alta velocidad. Ahí estará Navarra Suma siempre apoyando, como digo, a esta cuestión, siempre frente a los ataques injustos e innecesarios que la izquierda y que efectivamente la coordinadora del no, la coordinadora que no quiere que avance Navarra y que evidentemente no se conecte a ese tren del futuro, pues estará siempre Navarra Suma, porque entendemos que son totalmente injustificados como fueron y son los diferentes informes que no son razones suficientes para atacar al tren de alta velocidad, ni en Navarra, ni evidentemente nuestro en nuestro país.

El tren de alta velocidad se ha reiterado por activa y por pasiva, pues contribuye a la mejora de las comunicaciones en general, contribuye a hacer de Navarra más fuerte, y efectivamente contribuye en esta medida a salir de una situación difícil en la que se está viviendo en este momento con la crisis del Covid que, efectivamente la inversión en obra pública, la inversión en el tren de alta velocidad, también es una garantía de futuro de empleo y efectivamente de estabilidad económica para una comunidad.

Por lo tanto, vuelva a emplazar, a defender, el tren de alta velocidad que se firme un convenio y que, como decía antes, que los acompañantes de este Gobierno que lastran el crecimiento económico y que lastran la contribución de una Navarra mejor, como digo, no le paren en su defensa, que siempre ha tenido el Partido Socialista por el tren alta velocidad y en el que encontrará, siempre, como digo, el apoyo de Navarra Suma, porque entendemos que es la mejor forma y la garantía de hacer una Navarra mejor. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García, por sus palabras. Es el turno del señor Aguirre del Grupo Parlamentario de Navarra Suma por diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta, sé que ha sido un error nombrarme como portavoz de Navarra Suma, lo entiendo así y en este caso, lo dejaremos como una anécdota más, dentro de la sesión que estamos viendo hoy y ya lo siento señor García que no cuente usted conmigo en sus filas.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Le pido disculpas y rectifico mis palabras.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Simplemente como chascarrillo en esta Comisión por aligerar también un poco la misma. En primer lugar, muchas gracias, señora Presidenta, nuevamente bienvenido, señor Consejero, señor Ciriza, bienvenida, señora Miranda, Directora General de Transportes, muchas gracias por la información que nos han aportado, extensa como siempre, aclaratoria en cuanto a todas las explicaciones que ustedes han dado en torno a esta infraestructura y también

en torno a la pregunta que trasladaba la señora Aznárez en la petición en su comparecencia y yo creo que sí es interesante y quiero también comenzar mi intervención reconociendo como el Consejero también hacía que existen desacuerdos en el acuerdo de legislatura y que este tema del tren de altas prestaciones es uno de ellos. Y yo creo que es importante en un ejercicio de transparencia que se enmarquen esas discrepancias que han existido entre los partidos que hemos firmado ese acuerdo y en esa línea encaja también lo ocurrido en el Plan Reactivar Navarra que decía la señora Aznárez y que también hubo otras votaciones en las que nuestras discrepancias hicieron otros posicionamientos de voto dentro de la lealtad al Gobierno que tenemos los firmantes de aquel acuerdo y dentro de la legitimidad que cada uno tenemos también para defender nuestras posturas.

Como se ha dicho también, cada uno ya hemos reiterado nuestra posición respecto a esta infraestructura, no nos sorprende a ninguno de los aquí presentes la posición que han planteado el Grupo Parlamentario de Podemos-Ahal Dugu o de Navarra Suma, ni nos sorprenderá la posición del Partido Socialista reafirmándonos la necesidad del desarrollo del tren de altas prestaciones, ni seguramente la que tengan los grupos parlamentarios que van a intervenir a continuación.

El motivo de la comparecencia era para hablar del sobrecoste de esta obra para la ciudadanía navarra y el Consejero ya ha dado cifras en lo referente a este asunto, la señora Directora General también y, como vemos, no hay unas cantidades excesivas; de hecho, si comparásemos el precio de adjudicación con el precio de licitación, estarían incluso por debajo de esas cifras. Sí que los socialistas, también vemos en ciertos grupos parlamentarios, que a pesar de los datos que se aportan cuando hablamos de infraestructuras, lo que ellos llaman mega infraestructuras, en seguida, vienen a hablar de lo que es el tema del hormigón y es verdad que también suelen ver manos negras detrás de estas obras y nosotros lo que vemos en esta infraestructura, concretamente en la del TAV, coincidiendo también con el señor García, vemos unos criterios de cohesión social, de desarrollo económico, de plantear qué Navarra queremos para el futuro, de asentar las bases de esa Navarra.

Pero también vemos que viene bien esta comparecencia para que el señor Consejero y la señora Miranda hayan podido aportar también datos al respecto de lo que aquí se pedía y yo comparto también lo que dice el señor García, que el informe de la AIReF también habla de que las inversiones en el tren de alta velocidad en España es una operación global muy rentable en nuestro país. Por lo tanto, yo creo que eso también hay que tenerlo presente y analizar, cuando hablamos de rentabilidad, analizar todos los criterios que establecen esa rentabilidad en la ciudadanía.

Nosotros, como le decía, creemos que esta infraestructura es una infraestructura básica, como se ha dicho ya en esta comparecencia y sí que comparto una reflexión que hacía también el señor Azcona la pasada semana en la sesión de trabajo con Sustrai y que también hemos comentado en alguna ocasión. En cuanto a la importancia de desarrollar e impulsar el TAV, el corredor del tren de altas prestaciones que pasa por Navarra va a servir para unir el Corredor Mediterráneo con el Corredor Atlántico. En esa reflexión general que ambos hacíamos el señor Azcona, lo acercaba a la realidad diciendo que, si no enlaza con Navarra, el Corredor Mediterráneo con el Atlántico, lo hará por La Rioja y así es y nosotros tenemos que decidir si

queremos que sea por Navarra o queremos que sea por la Rioja. Los socialistas navarros tenemos claro que el trazado del tren de altas prestaciones tiene que pasar por nuestra Comunidad y tiene que servir para enlazar con la *Y Vasca*. Por eso, como decimos, no podemos dejar pasar esta oportunidad, una obra, además, que ya se está construyendo y que está en nuestras manos poder terminar y llevar a cabo.

La señora Aznárez también ha comentado que la semana pasada, en alguna ocasión algún grupo parlamentario hablamos de la situación que tenía Podemos en Extremadura frente al tren de altas prestaciones, y yo creo, y si así lo dice no soy consciente, que yo no hablé en concreto de la Comunidad Autónoma de Extremadura, pero sí que vimos, por ejemplo, sus compañeros en La Rioja, como sí que hablan por la apuesta de La Rioja por un tren de altas prestaciones. Por lo tanto, posiblemente en Extremadura hablen de lo que ustedes han planteado, pero en la Rioja están pidiendo que haya un tren de altas prestaciones.

Sí que planteábamos también que el TAV iba a permitir sacar mercancías en nuestra comunidad y hemos visto en las exposiciones del señor Consejero y de la Directora General esa posibilidad. Y estamos escuchando también constantemente que Francia no va a permitir la conexión de alta velocidad o de altas prestaciones, con el tema de mercancías hasta el 2037, pero sí que hay que recordar que España tiene una frontera muy amplia con Francia y que Iparralde no es el único sitio por el que se puede conectar con Francia. Hemos visto, cómo por ejemplo, la señora Miranda decía que Volkswagen traslada más del 60 por ciento de su producción en ferrocarril hacia Barcelona, entre otros sitios, y también a través del Corredor Mediterráneo podemos enlazar con Francia y el Corredor Mediterráneo sí que tiene una línea en unos cuantos kilómetros de alta velocidad para mercancías que pueden conectar con Francia, que lo deseable sería hacerlo a través de la *Y Vasca*, pero que en tanto no se pueda, podemos buscar otras alternativas.

También defendemos los socialistas que esta infraestructura permite reducir la contaminación, puesto que sirve para reducir el transporte pesado de nuestras carreteras, y hemos visto también cómo se han explicado diferentes medidas que se están adoptando para avanzar en esta materia en el transporte ferroviario de mercancías, en las obras que se están haciendo en Noáin, etcétera.

Como digo, no nos sorprende la posición de Podemos en Navarra por reiterar y por supuesto, legítima, pero sí que no entendemos, como decía, lo que están haciendo, no nos encaja lo que están haciendo aquí con lo que hacían en otras comunidades, como ya le he pasado a relatar. Tampoco entendemos esa confrontación que se hace constantemente entre el tren de altas prestaciones y el tren social que ustedes llaman, principalmente, porque consideramos una confrontación estéril, puesto que uno no está reñido con el otro. Miren, en la Comunidad Autónoma de Madrid, con la ciudad de Madrid, concretamente, circula en el AVE, el Alvia, el Altaria, pero también sigue funcionando los cercanías. Por lo tanto, confrontar en Navarra el tren de altas prestaciones con el tren de regional, que tenemos en este momento, creemos que no tiene sentido.

Por cierto, también creemos que en algún momento habrá que explicar a qué se refieren con el tren social, pero no por el hecho de que consideren ustedes el tren social, sino porque ¿qué pasa que el tren de altas prestaciones (MURMULLOS) no es un tren social?, ¿No es un tren que facilita

el transporte de personas y de mercancías?, ¿No es un tren que hace sociedad y que vertebra territorio? Como hemos dicho, la vertebración del territorio no sólo hay que entenderla dentro de la Comunidad Foral de Navarra, sino que hay que entenderla también dentro de nuestro país, dentro de España, que en el ámbito al que nosotros pertenecemos y también, como digo, frente a Europa. Es verdad que ponerle un apellido tan bonito al regional no va a hacer que la ciudadanía navarra deje de ver el TAV como una infraestructura básica y esencial.

Decía la señora Aznárez que, si hacemos una consulta popular, si prefieren TAV o servicios públicos, hombre, eso es un juego un poco demagógico en este momento, porque claro si empezamos a hacer preguntas de este tipo, podemos encontrarnos con algunas respuestas bastante complicadas de entender. Porque claro en una situación de pandemia, lo lógico es que la gente, la ciudadanía, responda que lo que primero que quiere es ver protegida su salud, como no puede ser menos. Pero también digo, nos alegra ver que en este Parlamento hay una mayoría importante que apuesta por esta infraestructura y que, por lo tanto, no está en riesgo.

Y ya termino, señora Presidenta. Como dije, la semana pasada apostamos por los medios de comunicación actuales habrá que ir mejorándolos, pero también por una infraestructura que pondrá a Navarra preparada para el futuro, y por eso reitero, y para que al señor García le quede claro, la apuesta del Partido Socialista es una apuesta decidida, una apuesta importante por el tren de altas prestaciones. Señor Consejero, cuente con nosotros para el impulso y el desarrollo de esta obra de este tren. Muchas gracias por su información. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre. Continuamos con el señor Azcona del Grupo Parlamentario Geroa Bai, tiene usted diez minutos.

SR. AZCONA MOLINET: Gracias. Egun on, buenos días, y gracias por la información. Yo creo que ha habido información más allá relativa precisamente al motivo de esta Comisión, pero que agradecemos que se haya transmitido, como es la previsión de nuevas inversiones no solo referentes al tren de altas prestaciones, sino también la recuperación de algunos horarios de trenes, que se estaban también demandando. Agradecemos esa información aquí en sede parlamentaria.

Un poco, porque tuvimos hace una semana, yo creo que estaba planificado a tener prácticamente las dos sesiones seguidas y por recuperar un poco lo que ya comentamos en la sesión de trabajo de la semana pasada, nosotros, como Geroa Bai, entendemos que es importante hacer una reflexión sobre el proyecto en sí, pero evidentemente marcada por una obligación, tenemos una obligación. Estamos sufriendo una situación compleja desde el punto de vista sanitario que tendrá y que tiene consecuencias sociales y económicas que evidentemente no pueden olvidarse y que hará que toda la política y la gestión de este Gobierno y de todos los gobiernos tenga que requerir una reflexión más, si cabe, cuando estamos hablando de este tipo de inversiones que conllevan un esfuerzo de presupuesto público independientemente de la Administración que lo tenga que hacer, es importante. Yo creo que es el momento de volver a hablar de indicadores y creo que algún compañero o compañera también ha hablado de algunos de los indicadores que habría que tener presentes a la hora de tomar decisiones de gestión y políticas. Y en ese caso, tener claro los indicadores sociales, de equilibrio económico, de economía circular, y medioambientales son claves para evaluar los temas y tomar decisiones de gestión y de decisiones más adecuadas.

Y sobre el tema del tren de altas prestaciones, quiero dejar claras tres cuestiones básicas que ya les dije en la sesión de trabajo de la semana anterior. Primero, no compartimos, mejor dicho, no estamos hablando del proyecto que se diseñó hace ya unos cuantos años del tren de alta velocidad sólo dirigida a personas, sino que estamos hablando de un tren de altas prestaciones, eso es lo que Geroa Bai apuesta, y entiendo que el Gobierno actual, y como ha presentado el Consejero, eso es en lo que se está trabajando, no hablamos de aquel diseño de UPN, sino que hablamos de un modelo nuevo de movilidad para las personas y para las mercancías. Un tren que, como digo, debe transportar personas y mercancías, no sólo personas, sino que además debe conectar con el Corredor Atlántico, el Mediterráneo y que también conectará con Europa. Y como ha dicho, el compañero del Partido Socialista, repito el mensaje, que si no pasa por Navarra acabará haciéndolo por el Corredor de la Rioja y entiendo que hay que hacerse la pregunta si esto es interesante para Navarra y para las personas que aquí vivimos y además quiero incidir en varias cuestiones.

Primero desde un punto de vista económico, en esos indicadores o cuestiones o vertientes o visiones que tenemos que tener, hay una cuestión fundamental me parece importante y es que el 60 por ciento de nuestro comercio exterior pasa o va dirigido a los países del Arco Atlántico de la Unión Europea, por ejemplo; o por ejemplo, desde el punto de vista medioambiental, volver a repetir el momento en el que estamos, de intentar reducir las emisiones de CO2, ya que el transporte es responsable del 40 por ciento de la energía consumida en Navarra y del 20 por ciento de las emisiones de gases invernaderos. Dije también, no lo tengo a mano ahora mismo la verdad, dije también en la anterior sesión de trabajo, como al contrario que el resto de Europa en España, en el conjunto del Estado, vamos en el camino contrario, en el de mayores emisiones de CO2 en el transporte por carretera, al contrario que como se está haciendo en otros países europeos que han apostado clarísimamente hace ya décadas por el transporte por ferrocarril y están consiguiendo la minoración de esas emisiones.

Por tanto, esa es la posición de Geroa Bai y desde luego, llega el momento de hacernos una pregunta clarísima también, una que derivaría en dos: primero, qué costes va a tener, costes-beneficios sociales, ya los he citado, costes-beneficios económicos, costes-beneficios medioambientales y la pregunta que quería hacerles sobre todo esto es, si el Estado, la pregunta, que es quien lo tiene que acometer sigue pensando lo mismo que antes del Covid; es decir, si tiene previsto ese Plan de Inversión en el tren de altas prestaciones, si comparte el modelo de tren que estamos aquí hablando, porque los datos que se ha citado por parte del Consejero de millones de euros de inversión, citados ahí, de momento han supuesto un sobrecoste para Navarra, porque ha habido que adelantarlos en esos términos. Entonces, sería importante el compromiso, porque si no hay compromiso en este sentido, que entiendo que el Consejero nos puede responder a esta pregunta, si no hay compromiso, no podemos seguir adelantando ese dinero sin ese compromiso claro, no solo de la financiación, sino del modelo de tren que estamos aquí debatiendo.

Por tanto, la posición de Geroa Bai es tener esa visión conjunta de las vertientes, tanto sociales, medioambientales, económicas, energéticas, que hay que tener a la hora de esos indicadores, a la hora de tomar decisiones, repensar que no estamos en la misma situación ni en los mismos discursos, entiendo yo que antes de esta situación compleja que nos ha traído la Covid y las consecuencias que va a tener y esperemos que además el proyecto de tren de altas prestaciones

que estamos defendiendo, entendemos que encaja dentro de la apuesta europea hacia la movilidad del Pacto Verde Europeo y que también caerá, hemos tenido un debate hace dos horas, hora y media, sobre peajes y sobre movilidad también y la necesidad de descargar a las carreteras navarras de tráfico pesado y las consecuencias que eso tiene. Gracias.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Azcona, es el turno del señor Araiz del Grupo Parlamentario EH Bildu, por diez minutos. Puede iniciar la última intervención.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Bien, lo dije el otro día, voy a volver a por la última intervención porque, la verdad, yo no sé para qué hace todas esas vueltas, señor Azcona, para decir que lo que se está ejecutando es otra cosa distinta a lo que es el proyecto. Yo creo que no se tiene que engañar ni así mismo ni engañar con su discurso, lo que se está ejecutando es un proyecto que en su día fue convenido entre la Administración del Estado y la Administración de Navarra entre el Gobierno de UPN y el Gobierno de entonces el Partido Socialista. Creo que estaba el señor Blanco de Ministro de Fomento, no lo recuerdo bien, creo tener en la cabeza una foto diciéndonos que para el año 2015 el tren de alta velocidad iba a estar ya terminado en Navarra y que poco menos que todas las mercancías de Navarra iban a salir hasta Berlín y hasta Polonia. Bien, señor Azcona, usted sabe perfectamente que lo que se está ejecutando es lo que se está ejecutando y es un convenio que se hizo en su día, un proyecto que sigue siendo el mismo, que no ha cambiado una coma y es un proyecto de un tren de alta velocidad, el mismo que se estaba diseñando en estas partes del Estado. Por lo tanto, yo creo que tenemos que ser claros en ese sentido.

Yo creo que al señor Consejero le ha venido muy bien esta comparecencia para hablar de sobrecostes, que se lo podía haber quitado con la última línea, creo que ha sido la señora Miranda, Navarra no está ejecutando, luego no hay ningún sobrecoste a la Hacienda de Navarra, con que nos hubiera dicho eso creo que podía haber terminado su comparecencia. Lo que pasa que después de haber oído la semana pasada, como vimos aquí, digamos, otra opinión sobre el TAV yo creo que al Gobierno de Navarra y en concreto al Partido Socialista y a usted como Consejero del ramo, le venía bien hoy hablar de lo que nos ha hablado, pero desde luego, yo creo que no se puede transmitir el mensaje de que si no hay TAV se acaba el mundo en Navarra, que se acaba la economía, que vamos a vivir aislados se nos ha dicho, que vamos a vivir fuera del mundo, que poco menos que va a ser casi como las siete plagas que llegaran a Navarra, si no tenemos el tren de alta velocidad.

Bueno, yo creo que no hay que ser tan tremendista, porque llevamos unos cuantos años sin tren de alta velocidad y sin embargo, ese informe de la AIReF que citaba aquí el señor García, que yo también me lo he leído, mire lo tengo aquí subrayado y lo tengo con todos los elementos que creo que son interesantes. Desde luego, habla de que en estos momentos con los tramos de alta velocidad construidos prácticamente la totalidad de las capitales del conjunto de las provincias tienen comunicación, la práctica totalidad, habla de los trenes Alvia y habla de las conexiones y de las mejoras que ha supuesto para la reducción del tiempo el crecimiento de velocidades. Y lo que hemos venido diciendo muchas ocasiones que para ir a Madrid en estos momentos Navarra no necesita reducir, no necesita gastar lo que se quiere gastar para reducir veinte minutos el tiempo que nos cuesta ir a Madrid. Para eso no necesitamos ni tren de altas prestaciones ni tren de alta velocidad, con lo que tenemos nos sobra y además ese sí que vertebra el territorio y ese

sí que no va a impedir que estaciones que están en uso, como la de Tafalla y alguna otra más, no quiero citar por no poner, pero si voy a poner la de Tafalla porque nos afecta esa vertebra este territorio, que toda la zona media no tenga que venir a Pamplona a coger el tren, como tendría que hacer con el tren de alta velocidad.

Dicho esto, yo creo que, a mí me gustaría, señor Consejero, que se repase, usted ha hablado de empleos, de la creación de empleos de alta calidad, aquel estudio económico que avaló la construcción que está en el expediente que son decenas y decenas de folios, son ocho o diez tomos, que se le encargó a una consultora para que había que captar al Olentzero y a los Reyes Magos supuso aquello, y aquello fue lo que se quiso vender, y lo que se sigue vendiendo, como justificación de esta infraestructura. Es un bluf, la realidad de lo que se planteaba allí en aquellos años y la realidad de lo que hay hoy es un bluf. El tren de alta velocidad ni ha traído empleos ni va a traer los empleos de calidad que usted está diciendo y usted nos está aquí vendiendo, porque desde luego, nosotros entendemos que con la mejora de la red actual y con el rail que tanta crítica ha suscitado y en algunas ocasiones incluso risas.

Fíjense, la *Y Vasca* y todo el tren de alta velocidad del País Vasco resulta que va a conectar en su día, si conecta algún día, en Hendaya con la, no se sabe cuándo, futura red de alta velocidad del Estado francés por medio de un tercer rail. Entre Martutene y Hendaia resulta que la *Y Vasca* tan potente y con tantos elementos de velocidad, de diseño, termina en un tercer rail. Es lo que va a ser y en estos momentos, entre Tardienta, creo que es, y en Huesca hay un tercer rail, entre Valencia y Castellón hay un tercer rail. No se ha tenido que hacer una doble vía, no se ha tenido que hacer una infraestructura como la que se está ejecutando en estos momentos en algunas zonas en Navarra.

Por lo tanto, sobrecostes, la AIReF lo dice claro o es sabido, el Tribunal Europeo de cuentas lo dice muy claro y sí que pagamos esos sobrecostes, lo dije también el otro día el 1,6 por ciento de lo que se gasta el Estado en infraestructura ferroviaria lo paga Navarra, creo que di hasta un cálculo aproximado: de los 55.888 millones que han ejecutado, 894 han provenido del 1,6 de la aportación económica al Estado. Si se llegaran a ejecutar esos 70.000 millones de euros, estaríamos hablando de 1.120 millones pagados por los navarros y las navarras para esta infraestructura. Por lo tanto, cada sobrecoste que tiene ADIF, terminamos pagándolo también desde Navarra.

Se ha dicho aquí, se ha hablado de, porque hablando del tercer rail, yo como no sabía exactamente muy bien a qué veníamos hablar si sobre los sobrecostes y teniendo en cuenta que no ha habido sobrecostes para el Gobierno de Navarra que es para quién se le estaba planteando, no he traído un documento que es lo que usted recordará señor Consejero, también hablando del tercer raíl, una carta que la hoy Presidenta del Gobierno de Navarra dirigió a la Asociación Navarra Zona Media por el Tren, en la que se hablaba de una defensa precisamente del tercer raíl, de la innecesariedad de hacer un tren de altas prestaciones como el que se estaba haciendo, un tren de alta velocidad como el que se estaba ejecutando y desde luego, habrá que entender que la hoy Presidenta del Gobierno ha cambiado de posición. Yo creo que he recordado haber estado con usted en algún debate sobre este tema también en la zona media y desde luego la posición que usted defendía en aquel debate y la que hoy está defendiendo no tienen nada que ver, señor Ciriza, usted sabe perfectamente de qué le estoy hablando y como

digo, en esa carta de la Presidenta, se hacían unos compromisos que nada tiene que ver con lo que hoy el Gobierno Navarra está defendiendo. Plena legitimidad para cambiar de opinión, pero también había que decirlo.

Quería comentar también, porque se ha dicho, la señora Miranda ha hablado, ha utilizado un eufemismo, disparidad, creo que para hablar de las obras que no están paradas ha hablado de diferencias técnicas y como esto es habitual, señora Miranda, usted sabe que las obras del tramo Tafalla Sur-Tafalla están paradas, están completamente paradas. Dese una vuelta por allí, hable con los establecimientos que tenían con el personal que estaba alojado en determinados establecimientos, hable con el ayuntamiento, hable con quien quiera, pero reconozca que las obras, yo no sé por qué razones, probamente por razones económicas y afortunadamente de la coyuntura como no da para más, el Estado tampoco tiene en estos momentos ninguna prioridad en el tramo navarro porque sabemos que es un tramo que en estos momentos y durante muchos años va a ser, y esperemos que sea así, en ningún sitio en ninguna parte. Entonces han decidido paralizar esas obras.

Yo creo que ustedes están hablando aquí pero el informe de la AIReF sobre la rentabilidad, porque nosotros dijimos el otro día que tenemos razones económicas, tenemos razones medioambientales, razones sociales para oponernos a estas obras, pero las conclusiones del informe, señor García, no sólo es la que usted ha leído, hay otras conclusiones en ese informe y en la primera, por ejemplo, se dice: «Ponderando por población, España tiene la malla más densa de red de alta velocidad. Sin embargo, su intensidad de uso es la más baja de todos los países, con una red significativa de alta velocidad ferroviaria; es decir, las expectativas del uso de esos 9 millones de pasajeros que establecía la Unión Europea como umbral de la rentabilidad, no existe más que en algunos tramos muy concretos».

Otra de las conclusiones, que ésta es muy importante, yo creo que hay que leerla cada vez que hablemos del TAV: «Se han evaluado expos los cuatro corredores de alta velocidad para ver el análisis del coste-beneficio que es importante. A través del análisis coste-beneficio más completo pormenorizado realizados hasta la fecha», porque hay otros análisis. Yo le invito que se lea el informe de la fundación Fedea, nada sospechosa de estar contra el tren de alta velocidad y nada parecido, y llega a unas conclusiones muy parecidas sobre esta cuestión que a las que ha llegado la AIReF: «Los resultados —dice la AIReF— muestran rentabilidades socioeconómicas entre nulas y mínimas en todos los corredores de alta velocidad, los beneficios sociales —que apunta que los hay, en tiempos, en ahorro, etcétera— no compensan los costes fijos de la construcción y menos ofrecen seguridad en escenarios sujetos a incertidumbre como el actual y en los que el coste de oportunidad de los fondos públicos es elevado». El coste de oportunidad, eso es lo importante de lo que la AIReF plantea. ¿Es necesario, es en estos momentos lo más urgente, dentro de ese coste de oportunidad que tienen que hacer las Administraciones Publicas este gasto? Evidentemente nosotros compartimos que no es así y no estoy desacuerdo para nada. El informe Fedea llega incluso, no lo tengo delante, pero estoy hablando algo de memoria, llega incluso a decir que jamás se producirá la recuperación de las inversiones realizadas y que se tienen que dar por inversiones, digamos ya, dotaciones, por así decirlo, a fondo perdido, porque si no nunca se producirá esa recuperación.

En definitiva, no me voy a reiterar en lo que ya dije de la posición pública que tenemos y desde luego, consideramos que en estos momentos Navarra tiene otras prioridades más importantes que ésta, que el Estado podría tener otras inversiones en Navarra distintas a estas, y sólo le ha faltado, señor Consejero, decir, como ha hecho públicamente ya con el canal de Navarra, que esta obra va a ser una de las que usted va a presentar como proyecto singular a esos Fondos Europeos para la recuperación y la residencia. Esperemos que no sea así, porque desde luego eso sí que sería ya convertir y desde luego, desvirtuar por completo el contenido, el sentido y el fin último de estos Fondos Europeos. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz, muchas gracias a los participantes en este debate, hoy tan acalorado. El señor Consejero nos ha solicitado cinco minutos de pausa para preparar su respuesta. Suspendemos la sesión.

(Se suspende la sesión a las 13 horas y 31 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 13 horas y 36 minutos).

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos a continuar con la Comisión, que luego tenemos que continuar también con la pregunta del señor García, así que le damos la palabra al señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Presidenta. A ver, señora Aznárez, yo le quería contestar en el sentido de cuando habla de medias mentiras y le voy a decir también que usted también ha contestado con medias verdades, porque el informe de la AIReF es grande, el del Tribunal de Cuentas Europeo también es grande, y dice muchas cosas, no solo esto. Aquí está hablando de todo, está hablando de carreteras, está hablando de autopistas, se está hablando de aeropuertos, está hablando de los trenes tradicionales, está hablando de cercanías y está hablando también del TAV y está hablando de que se utilice todo de forma intermodal, que no se construya un aeropuerto en Valladolid, que luego llega el tren de alta velocidad y el aeropuerto se queda inútil, porque nadie coge el avión para Madrid, porque en cincuenta minutos estás de Madrid en Valladolid. Pero hay una cosa también que es muy importante y que lo dice continuamente en todo el repaso está viendo, que se termine cada proyecto, que se terminen las líneas que en cada corredor no se hagan proyectos a medias, sino que se terminen, porque entonces cualquiera de los estudios que hacen ellos les falta datos y les falta capacidad para decir si un proyecto es bueno o no es bueno, porque sin terminar no se pueda analizar. No puedes analizar una línea que va de Madrid hasta la Coruña y Vigo, y se para en Valladolid, porque entonces se han hecho una serie de inversiones equis, pero no está todo terminado. Entonces, lo que está diciendo es que se acelere todo esto.

En cuanto a lo que ha dicho usted de los 11.000 millones que ha gastado España y tal es verdad, la dimensión de España en kilómetros cuadrados es de las más extensas de Europa, lo cual le pasa un poco como a Navarra, que tiene una dimensión muy grande para sus carreteras y no tiene más que 600.000 habitantes. Pero dicho esto, lo que también dice en concreto es que el coste medio de construcción de las líneas de alta velocidad en España ha sido 15,3 millones por kilómetro, muy por debajo del promedio internacional y europeo.

Qué más cosas dice el Tribunal de Cuentas Europeo, anima a que se acelere la construcción de las infraestructuras transfronterizas prioritarias, dice que son enlaces clave necesarios para completar la Red de Transporte de la Unión Europea, que apoya estas iniciativas porque es constatable su aportación en la lucha contra el cambio climático y en favor de la competitividad, que la combinación de la construcción de la *Y Vasca* y la mejora de la línea existente entre Burdeos y la frontera dotará de mayor capacidad y facilitará el transporte de mercancías. Habrá cosas como las que está diciendo el señor Araiz que habrá que matizarlas, pero esto, si los usamos para decir una cosa, habrá que también aprovechar la otra parte que dicen.

En cuanto al análisis de la AIReF, que es muy largo, dice que «La construcción de la alta velocidad ferroviaria ha producido mejoras muy importantes en la accesibilidad de todo el territorio español a través del ferrocarril, reduciendo de forma muy notable tanto los tiempos de viaje como los costes generalizados del transporte. Ha mejorado notablemente la movilidad de la población, —leo tal cual lo que está escrito— en España en general se han construido las infraestructuras del AVE a un coste igual o menor que en el resto de Europa, —ya le dicho, así que tampoco son muy malos los funcionarios españoles controlando y analizando esto, sino casi de los mejores— Tanto ADIF como RENFE han obtenido beneficios de la operación conjunta de los servicios de alta velocidad entre 2010 y 2018, salvo en 2014», lo cual me da un poco la idea de dónde estamos. También yo, señor Azcona, le voy a decir que cuando se adelantó el tramo que iba de Castejón a Villafranca tuvo un coste financiero, lógicamente. Si tú adelantas, pero con tipos actuales muy bajos, entonces eran tipos mayores, pero claro, el beneficio fiscal de hacerlo nosotros es muy superior. Entonces, compensa totalmente.

Nosotros, lo que le quiero decir es que pertenecemos a la Red Transeuropea y eso obliga a unas exigencias constructivas. Nuestra prioridad va a ser seguir las directrices europeas. También, señor Araiz, le quería decir que, de los nueve corredores que hay ahora mismo en Europa, por Francia pasan cuatro, en torno a cuatro; y en Alemania, en torno a seis. Es curioso, pero los países que lideran Europa son los que están apostando más por el TAV, y yo no me querría quedar aparte de ellos. Y también en cuanto a lo otro que me ha dicho, no voy a profundizar ahora, pero gracias a Dios, todos hemos modulado nuestras posiciones anteriores. De cualquier manera, el beneficio coste-servicio de esta infraestructura, yo creo que compensa, pero es nuestra opinión, aquí ha habido otras opiniones y yo respeto todas. He dejado bien claro cuál es la nuestra y cuál es la de este Gobierno. Nada más, muchas gracias.

¡Ah! Y le quería decir otro dato también, por ejemplo, en 2016 no se invirtió nada y en 2020, con todas las dificultades que ha habido, se ha invertido ya 17,3 millones de euros en las obras. Cuando se termine el año, si me preguntan de nuevo, les volveré a decir todo, pero esto es lo que se ha invertido ya este año: 17,3 millones de euros.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Ahora sí que parece que ha terminado el señor Consejero su contestación.

Pregunta sobre los planes para ampliar los peajes a los vehículos ligeros en las carreteras navarras, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos a pasar a la segunda parte de la Comisión. Le doy el turno al señor García y formule su pregunta.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidente, Presidenta, perdón. Por puntualizar, yo creo que la inversión que se está haciendo ahora en el tren de alta velocidad corresponde o viene a cargo de los presupuestos de 2018, no de los 2019, que evidentemente no hay. Por lo tanto, la inversión es de los presupuestos anteriores, de los únicos presupuestos que estaban vigentes, que son desde el Gobierno del Partido Popular, sin más, por puntualizar una cuestión que entiendo que es fundamental.

Yo, la pregunta, quiero también enmarcar el por qué hago este planteamiento y esta pregunta, y es con base en la modificación que existe a la Euroviñeta. Usted hace referencia cuando habla de los peajes a transportistas en nuestra comunidad, que se basa en el principio de quien usa-paga, y sabrá usted perfectamente además, que hay una propuesta, ya no es una propuesta, sino que lleva delante de la modificación de la Directiva Europea de la Euroviñeta y en el que se establecen los menos graves en el que se habla ya no solo del uso de infraestructuras por parte de vehículos pesados de mercancías, sino que ahora el nuevo criterio hace referencia a los peajes y tasas de infraestructuras impuestos a los vehículos que entren en el ámbito del uso de la carretera. Quiero decir con esto que ahora se amplía la posibilidad, a lo que usted hace referencia que va a implantar en nuestra comunidad, de poner peajes a los vehículos, a otro tipo de vehículos, no solo los de mercancías y pesados, y nos gustaría saber si el Partido Socialista, el Consejero, mantiene lo que supuestamente pensaba de no aplicar, en la legislatura pasada, ustedes defendían no aplicar peajes a ningún vehículo, incluido también los transportistas, por activa y por pasiva se negaban. Yo creo que el Diario de Sesiones es claro en esta cuestión y queremos saber si va a haber un cambio también en este tema y si va a aplicar este Gobierno, si tiene pensado, si tiene un plan de futuro para poner en marcha también peajes a los vehículos ligeros. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García, tiene usted su turno de intervención, señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): A ver, señor García, tal y como se le contestó por escrito el pasado mes de agosto, el Departamento de Cohesión Territorial solo contempla la implantación de peajes a vehículos pesados para mejorar y conservar las carreteras como servicio público. Esto es lo que hay.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): (PAUSA). Tiene usted su turno de réplica, señor García.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Vale, muchísimas gracias. Sí efectivamente, sé que usted me contestaba eso, pero le vuelvo a insistir que ese es el criterio de hoy, no sabemos cuál será el criterio de mañana, porque le vuelvo a recordar, y quizás soy muy repetitivo y muy canso, en esta cuestión, es que ustedes han votado en este Parlamento en diferentes ocasiones que estaban en contra de cualquier tipo de peajes, también incluidos los de mercancías y voy a recordar porque creo que además, compartía plenamente, y creo que alguna vez también lo he dicho, la exposición, la intervención que hizo, el ahora, el señor Garmendia, en el que decía que ellos, Partido Socialista, decía que nunca iba a estar en un gobierno y nunca iba a apoyar a un gobierno que pusiese piedras en el camino, que pusiese piedras y palos en las ruedas, es literal, me la sé de memoria, a un, como digo, un gobierno que pusiese a las empresas del transporte o a cualquier otra empresa, peajes en las carreteras.

Y entiendo que el cambio de criterio viene más en búsqueda de apoyos a unos presupuestos porque efectivamente los socios externos que son muy importantes y evidentemente los que le dan a usted una estabilidad y a su Gobierno, como le he dicho antes, te piden la mano, pero te cogen entero. Y aquí en este caso usted, el Partido Socialista, ha quedado como ha quedado como un auténtico, perdóneme la expresión, pero así lo considero, faltando a sus valores o a sus promesas, como digo, de no poner peajes y hoy nos encontramos y así lo hemos visto también en la comparecencia que hemos tenido esta mañana de que ustedes plantean unos peajes con unos datos que nosotros no tenemos evidentemente todo el estudio que se ha realizado por parte del departamento y que sí que nosotros lo hemos solicitado para analizarlo y que no queremos que se ponga ningún tipo de peaje.

Y ahora me dirá usted, «Ustedes piden que no pongamos peajes, ¿pero, cómo vamos a financiar?» Hay muchísimas vías de financiación más que evidentemente, el enfoque que se le ha dado por parte de su departamento ha sido el que ha sido, no ha sido compartido por nosotros y entenderá que nosotros podemos ayudar en cualquier otra cuestión, pero el Gobierno es usted, nosotros no gobernamos independientemente de que seamos la fuerza más votada en este Parlamento. Por lo tanto, a quien le toca, a quien emplazo a buscar soluciones y consensos es a usted, y hoy, esta mañana, las empresas del transporte también le han dejado claro. Y han dejado claro que no estaba favor de que ellos paguen la ineficacia, principalmente por la pésima gestión de la anterior legislatura, algunos también no les gusta que se diga eso, pero es que los datos que usted me ha reportado en diferentes ocasiones es que dice que efectivamente ha habido una drástica reducción principalmente, y digo principalmente, y puede usted rectificar los datos porque insisto, son suyos, son del propio departamento en el que en 2015, una bajada importante de inversión en carreteras que fue superior a la que hubo en tiempos de crisis en nuestra comunidad con otros gobiernos.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Vaya finalizando, señor García.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Voy terminando, Presidenta. Por lo tanto, solución, peajes para que otros paguen o que sean paganos de esa pésima gestión en carreteras no queremos, ni para vehículos ligeros, ni para vehículos de mercancías, porque entendemos que lo único que hacen es volver a pagar un impuesto que ya lo estaban haciendo a través de los diferentes impuestos que ya pagan. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Y con esto finalizamos la… ¡Uy! Perdón. ¡Ay! Perdón, señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Señor García, no me voy a extender mucho más, porque de todo esto se ha hablado, ustedes están en contra, pero yo le quiero matizar que ya el pasado 15 de mayo, volviendo a su pregunta en concreto, también por escrito se trasladó que el departamento en ningún caso contempla implantar peajes a vehículos ligeros en estas cinco vías de alta capacidad, o sea, que es: no a peajes a vehículos ligeros. Esto está claro. Es todo lo que le tengo que decir.

SRA. PRESIDENTE (Sra. Magdaleno Alegría): Ahora sí, damos por finalizada la última sesión. Muchas gracias, señorías.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 50 minutos).