



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

VIII Legislatura

Pamplona, 21 de diciembre de 2011

NÚM. 2

---

**COMISIÓN DE FOMENTO Y VIVIENDA**

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. SAMUEL CARO SÁDABA

**SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 21 DE DICIEMBRE DE 2011**

**ORDEN DEL DÍA**

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento y Vivienda para informar sobre diferentes cuestiones relativas al TAV.
  - Pregunta sobre diversas cuestiones en relación con la previsión e inversión en los diversos tramos del Tren de Altas Prestaciones, presentada por el Ilmo. Sr. D. Manu Ayerdi Olaizola.
-

## S U M A R I O

Comienza la sesión a las 12 horas y 8 minutos.

### **Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento y Vivienda para informar sobre diferentes cuestiones relativas al TAV (Pág. 2).**

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Amezketa Díaz (GP Bildu-Nafarroa) (Pág. 2).

A continuación interviene el Consejero de Fomento y Vivienda, señor Astiz Medrano (Pág. 3).

En un turno de intervenciones de los portavoces parlamentarios toman la palabra el señor Amezketa Díaz, las señoras Castillo Floristán (GP Unión del Pueblo Navarro) y Esporrín Las

Heras (GP Socialistas de Navarra), los señores Jiménez Hervas (GP Nafarroa Bai) y Villanueva Cruz (GP Popular del Parlamento de Navarra) y la señora De Simón Caballero (GP Izquierda-Ezkerra), a quienes responde, conjuntamente, el Consejero (Pág. 8).

### **Pregunta sobre diversas cuestiones en relación con la previsión e inversión en los diversos tramos del Tren de Altas Prestaciones, presentada por el Ilmo. Sr. D. Manu Ayerdi Olaizola (Pág. 19).**

Para formular la pregunta toma la palabra el señor Ayerdi Olaizola (GP Nafarroa Bai), a quien responde el Consejero de Fomento y Vivienda, señor Astiz Medrano. Réplica del señor Ayerdi Olaizola, a quien contesta el Consejero (Pág. 19).

Se levanta la sesión a las 14 horas y 3 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 8 MINUTOS.)

### **Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento y Vivienda para informar sobre diferentes cuestiones relativas al TAV.**

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Buenos días, señorías. Vamos a entrar a desarrollar los dos puntos previstos en el orden del día de la Comisión de Fomento y Vivienda. En primer lugar, el Grupo Parlamentario Bildu-Nafarroa ha pedido la comparecencia del Consejero de Fomento y de Vivienda a fin de que informe sobre diferentes cuestiones relativas al tren de alta velocidad. Siendo el grupo peticionario Bildu-Nafarroa, tiene la palabra su portavoz, el señor Koldo Amezketa, para abordar ese primer punto en el orden del día.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Eskerrik asko, eguerdion, buenos días a todos y a todas: Muchas gracias por su presencia, señor Consejero. Entramos en materia diciendo que esta cuestión está planteada en búsqueda de la mayor claridad informativa posible que creemos que hay que exigir a la Administración en todo momento, pero también y sobre todo en un tema lo suficientemente oscuro como es del tren de alta velocidad, tren de altas prestaciones. Yo a estas alturas ya no sé cómo se llama aunque escucho a quienes durante cuatro años me han estado negando que fuese tren de altas prestaciones. Ahora veo que esa es la expresión que utilizan.*

*En definitiva, es un asunto en el que nos da la impresión de que hay una expresa y por lo tanto buscada oscuridad informativa. En este caso concreto, hasta ha llegado a los tribunales la demanda de unos ciudadanos que creían que tenían derecho a conocer este informe y, en opinión del Defensor del Pueblo, era absolutamente recomendable que se les hubiese entregado. Insisto en que el tema está en los tribunales. Un informe del que algunos hemos tenido conocimiento cuando lo hemos pedido hace muy poco tiempo, hace un mes. Desde primeros de diciembre lo tengo en mi poder. Y como argumento quiero decir que tiene unas ochocientas páginas. Creo que le ha costado quince meses elaborarlo al equipo redactor. Y yo en este mes he tenido tiempo para leer algo, pero no para absorber el informe que tiene mucha, mucha tela, por lo tanto, considero que nos va a ir dando juego a lo largo de esta legislatura.*

*En esta primera intervención quiero poner de relieve algunas cosas concretas. El objeto del concurso, y a mí eso me produce una duda, textualmente es la contratación de servicios de asistencia técnica para la realización del análisis del impacto económico, social y medioambiental del tren de alta velocidad en Navarra sobre viajeros y mercancías. Si lo que se contrata es el servicio de asistencia técnica para la realización del análisis tengo que entender que alguien, que es quien va a realizar el análisis, necesita una asistencia técnica, que es lo que contrata. Entonces tengo que pensar que es la Administración. Por lo tanto, mi primera duda es si el resultado del análisis de todo*

*esto es el resultado que hace la Administración, por lo tanto, directamente el Gobierno de Navarra, y es el que le sirve para explicar, justificar o llevar a cabo sus actuaciones posteriores. ¿Y estamos ante un informe en el que el trabajo de MECSA es exclusivamente el de la asistencia técnica a la Administración para su realización o no?, porque el objeto del concurso a mí me suscita por lo menos estas dudas.*

*Otra duda no pequeña: el consultor deberá recopilar información relevante para analizar el impacto de la implantación del TAV en Navarra. Sin embargo, cuando en su momento fueron a entregar al consultor información que quien la quería entregar creía que era relevante, dijo que no, que él no podía admitir esa información porque las instrucciones que tenía del Gobierno de Navarra eran que solo fuesen informaciones existentes previamente dentro del Gobierno y, en todo caso, positivas, no negativas, nada que pudiera hablar mal del tren de alta velocidad.*

*Tercer asunto. En una información posterior que remite el propio Gobierno al Defensor del Pueblo ya dice que el trabajo objeto de este contrato se limita a la realización de una estimación de los posibles beneficios medioambientales derivados de la eventual implantación del TAV en Navarra. Es decir, detrás de todo esto, en lo que yo he estado observando, me da la impresión de que el interés fundamental es que de este informe salga solo información positiva. Todo lo que pueda ser información negativa no interesa y, por lo tanto, irá fuera, venga de donde venga; solo interesa lo positivo, solo aquello que habla de resultados favorables. Repito que es una sensación, porque las cosas están escritas de una forma que no se digan taxativamente algunas cosas de estas, pero esta es la impresión que queda.*

*En cualquier caso, me gustaría conocer la opinión del señor Consejero en torno a todo esto. En este tema concreto me gustaría saber si la información recopilada en estas ochocientas páginas es la que está usando actualmente la Administración para llevar a cabo, para respaldar su actuaciones en relación con el tren de altas prestaciones. Y si no fuese así, me gustaría saber si hay otra información diferente a esta, y qué información es para poder solicitarla y poder realizar ese mismo análisis.*

*Hay bastantes cosas más que me gustaría saber en relación con la enorme inversión, el enorme gasto de mantenimiento que luego tiene y que al final nunca sabemos quién lo va a pagar pero que al final nunca sabemos quién lo va a pagar que de algún sitio se ha de extraer. Tengo dudas. Hay dos corredores de salida a Europa y no sé si en estos momentos hay garantía o seguridad o siquiera compromiso de algún tipo porque los dos van a salir adelante. Tengo mis dudas por otras informaciones. Nosotros hemos defendido*

*que no tiene ningún sentido si no es porque puede conllevar un importante trasvase de mercancías de la carretera al ferrocarril y, por lo tanto, que el ferrocarril sea el medio de transporte de forma relativamente importante. No sé si técnicamente se cumplen los requisitos para que pueda llevar a cabo el transporte de mercancías, porque otras líneas del TAV no es que no lleven mercancías, es que no puede llevarlas por principio, porque las condiciones técnicas de las plataformas no permiten el transporte de mercancías.*

*Le agradeceremos sus explicaciones, en todo lo que sea posible y tenga a bien. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezketa. A continuación, para dar cuenta del tema y de las preocupaciones expresadas por el grupo Bildu, tiene la palabra, el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA (Sr. Astiz Medrano): *Buenos días a todos. Gracias, señor Amezketa. Voy a contestarle, y le digo que desde el primer momento que la voluntad de este Consejero va a ser la máxima claridad y máxima transparencia en todos los temas relativos al Gobierno de Navarra en lo que a mí me corresponde y más en el tren de altas prestaciones.*

*Retire ese sentimiento de oscuridad, al menos por mi parte no va a existir en cuanto al tema. Voy a contestarle a lo que usted ha solicitado en la comparecencia. Buenos días, señorías. Antes de nada, quiero dejar claro el criterio con el que yo recojo el estudio que en 2009 realizó la empresa MECSA. El estudio de impacto económico, social y medioambiental de la implantación de la red de alta velocidad en Navarra tanto sobre el transporte de mercancías como de personas, realizado por la empresa MECSA en el 2009, no tiene más valor que los propios beneficios que pone de manifiesto en sus grandes conclusiones, las cuales se apoyan sobre el impacto positivo que el corredor ferroviario navarro trasladará en términos de una triple vertiente de sostenibilidad sobre la que se asienta el análisis de dicho estudio. En concreto, la sostenibilidad social, la económica y la medioambiental, en este caso en la infraestructura del tren de altas prestaciones. Este enfoque de triple sostenibilidad adquiere su verdadero valor cuando se tiene en cuenta para todo el proceso de gestión de este gran proyecto y no únicamente en una fase de diagnóstico previo.*

*Es en el terreno práctico en el que yo me muevo, en el que ahora nos movemos y en el que va a tocar moverse más que nunca y, por lo tanto, en este ámbito es en el que más importancia cobra el hecho de tangibilizar de manera positiva estos factores de impacto para cada acción, gestión y decisión, desde el enfoque global como enfoque*

*estratégico hasta el particular como enfoque táctico para cada zona de Navarra. Dicho estudio –me estoy refiriendo al de MECSA–, mediante Resolución 174/2008, de 26 de septiembre, de la Dirección General de Transportes, se adjudicó a MECSA. Pero, insisto, no es palanca de motor para afrontar este proyecto de gran infraestructura este estudio ni esta empresa. Por supuesto que tendré en cuenta aspectos que en él se recogen, pero me centraré más, como les digo, en el momento actual que nos toca gestionar, tramitar y, sobre todo, empujar.*

*También les informo de que entre finales del 2008 y principios del año 2009 se tramitó una queja a instancias del Defensor del Pueblo, expediente 08/643/M, por la no instrumentación de cauces de participación ciudadana en cuanto al ámbito medioambiental para la elaboración de este estudio y que, finalmente, el 5 de febrero de 2009, el Defensor del Pueblo, resolvía admitiendo que la decisión de no instrumentar un cauce de participación en el estudio se ajustaba a la legislación aplicable y que recomendaba al Departamento, entonces de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, que facilitase a los promotores de la queja el estudio en su parte ambiental. Ante lo cual, la respuesta del Gobierno de Navarra fue que en ese momento no se podía entregar puesto que la Dirección General de Transportes continuaba trabajando en el mismo pero aproximadamente a finales de 2009 podrían solicitar dicha parte del citado estudio.*

*Les cuento esto porque supongo que es una cuestión que ya conocían, como ha reflejado el señor Amezketa, y considero oportuno que la compartamos para evitar otras interpretaciones al respecto que pudieran surgir.*

*Según me he podido informar, con fecha 19 de noviembre de 2010, el Gobierno de Navarra presentó dicho estudio a través de un acto de presentación al que asistieron, entre otros, los entonces miembros del Gobierno don Miguel Sanz, Presidente, don Álvaro Miranda, doña Laura Alba y doña Begoña Sanzberro.*

*En relación con la documentación sobre dicho estudio, una vez tomado posesión de mi actual cargo en el Gobierno de Navarra, tras un proceso lógico de análisis de situación de departamento y de recopilación de los posibles estudios, así como de otra documentación existente elaborada con anterioridad, pude tener conocimiento y acceder al mismo.*

*El estudio de impacto económico, social y medioambiental de la implantación de la red de alta velocidad en Navarra tanto sobre el transporte de mercancías como del personas realizado por la empresa MECSA en el año 2009 consiste en*

*cinco documentos que recogen respectivamente, primero, un diagnóstico preeliminar cuyo informe es de mayo del 2009; segundo, un informe sobre la demanda del transporte de viajeros y mercancías, fecha del informe, noviembre de 2009; tercero, un informe con el impacto social y medioambiental, y la fecha del informe es diciembre de 2009; cuarto, un informe con el impacto socioeconómico, cuya fecha es diciembre del 2009; y, quinto, un resumen ejecutivo cuya fecha es enero de 2010.*

*De manera general, las conclusiones generales de dicho estudio ponen de relieve el impacto positivo desde el punto de vista medioambiental, económico y social, tal y como les he dicho anteriormente.*

*De manera muy resumida, el estudio refleja que con la construcción del tren de alta velocidad Navarra formará parte del corredor ferroviario más corto entre Madrid y el centro de Europa. Se trata de un modelo de transporte innovador, rápido, seguro, sostenible y competitivo, para distancias medias y largas, que potenciará el tejido social y económico de los lugares a los que llega.*

*Les estoy hablando de las conclusiones del informe. Con el TAV, Navarra será territorio clave para las conexiones a través de Francia, con el centro de Europa y con los grandes puertos del norte del continente, lo que ofrecerá una clara oportunidad de internacionalización para el crecimiento de las exportaciones de las empresas en suelo navarro. Fomentará las redes logísticas en Navarra y resultará atractivo para la implantación de nuevas factorías que generen más puestos de trabajo en la Comunidad Foral.*

*Gracias al TAV –dice–, en los recorridos de larga distancia, en los que el ahorro de tiempo es mayor, se estima que se ahorrarán más de 1,5 millones de horas al año. Según el estudio de impacto de dicho informe de la implantación de la red de alta velocidad, esta supondrá una reducción de 26.945 toneladas de CO<sub>2</sub> al año. Y se prevé un incremento anual del 5 por ciento de turistas y excursionistas en la Comunidad Foral, lo que permitiría crear o mantener unos trescientos empleos en este sector.*

*Asimismo, dice que el TAV tendrá un importante impacto en la cuenca de Pamplona, ya que gracias a este proyecto se va a eliminar el trazado ferroviario actual que hoy atraviesa distintas áreas interiores de la ciudad.*

*Es evidente que las conclusiones de dicho informe son positivas y presentan un impacto socioeconómico y medioambiental positivo para Navarra ante la implantación de esta infraestructura.*

*No obstante, las conclusiones del informe son las que en él figuran y hay que tener en cuenta que las fuentes de información sobre las que se basan*

los datos analizados corresponden a 2007 y 2008 y el impacto se estima para el 2016.

Ha pasado tiempo suficiente como para haber debatido y adquirido conocimiento en profundidad sobre este estudio y sus conclusiones. No obstante, hoy nos encontramos aquí tres años después con otros escenarios de diagnóstico y, sobre todo, con una definición de zonas de desarrollo a nivel europeo. Para mí, como Consejero de Fomento y Vivienda desde julio de este año, este estudio no es la base para confirmar y concluir con la importancia de que Navarra cuente con el tren de altas prestaciones. Para este Consejero, las conclusiones culminantes son las que se extraen de la estrategia europea materializada en la red básica transeuropea.

Si me lo permiten, creo que es conveniente poner algo de contexto en relación con la estrategia europea para evitar centrarnos exclusivamente en el aspecto regional del corredor ferroviario, un punto de vista que considero que hay que tener en cuenta a la hora de luchar por que Navarra no quede fuera de juego, pero no es el punto de vista único para comprender por qué esto es importante para el futuro de Navarra.

Los primeros pasos concluyentes los marca la estrategia europea a través del Libro Blanco de transporte, y el Ministerio de Fomento a través del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, el famoso PEIT, así como los informes relacionados con estrategias ferroviarias europeas. El Libro Blanco de transporte de la Comisión Europea marcaba desde hace diez años, en 2001, las directrices por las que se regirían en los años posteriores, y así lo hemos ido comprobando, las políticas de transporte europeo. Su continuidad queda reflejada en el Libro Blanco de transporte de 2011. La vinculación de los distintos modos de transporte como directriz hacia el reequilibrio entre las modalidades requería garantizar la intermodalidad entre el transporte marítimo, las vías navegables y el ferrocarril.

En coherencia con esto, la Comunidad Europea ha ido realizando orientaciones sobre la red transeuropea para que sea concebida bajo una política viable desde el punto de vista medioambiental.

Dentro de estas orientaciones se articulan los corredores multimodales preferentes para el transporte de mercancías, como requieren infraestructuras ferroviarias de buena calidad como ocurre, por ejemplo, en Estados Unidos. Por ello, las inversiones ya venían orientadas hacia el fomento de una instauración progresiva de corredores transeuropeos preferentes para el transporte de mercancías o incluso reservados exclusivamente para esta actividad. Y con ello, los accesos ferroviarios de los puertos, así como de las terminales para el

encaminamiento y entrega final de las mercancías constituyen factores esenciales de los corredores multimodales.

Entre los proyectos de grandes infraestructuras ya se apuntaba que se produciría un estrangulamiento de alcance europeo en la cadena de los Pirineos si no se tomaban medidas para garantizar su permeabilidad. Así, la comisión propuso que en la revisión de las orientaciones de la red transeuropea se inscribiese como gran proyecto una travesía ferroviaria de los Pirineos cuyo trazado se dejase a discreción de los países interesados. Desde el Libro Blanco sobre transporte del 2001 se han logrado muchos avances y estos tienen su continuidad en la estrategia que marca la hoja de ruta del Libro Blanco de 2011. A partir de ahora, queda más afianzado que nunca que las infraestructuras determinan la movilidad.

Tal y como se indica en la estrategia del Libro Blanco del 2011 no será posible ningún cambio fundamental en el transporte si no está respaldado por una red adecuada y por más inteligencia en su uso. A nivel global, las inversiones en infraestructuras de transportes tienen un impacto positivo en el crecimiento económico, crean riqueza y puestos de trabajo y aumentan los intercambios comerciales, la flexibilidad geográfica y la movilidad de personas.

El cambio ha de ser planificado de forma que se maximice el impacto positivo en el crecimiento económico y se minimice el impacto negativo en el medio ambiente. Las redes transeuropeas de transporte, financiadas a través del programa de red transeuropea de transporte, los fondos estructurales y el fondo de cohesión han contribuido a la cohesión territorial y a la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad. Se han reforzado los lazos internacionales y la cooperación. Se han dado grandes pasos también en la mejora del comportamiento medioambiental del transporte.

En su hoja de ruta queda claro que tienen que surgir nuevos modelos de transporte capaces de transportar conjuntamente hasta su destino volúmenes de carga mayores y mayor número de viajeros utilizando los modos o la combinación de modos más eficientes.

Las medidas no pueden esperar. Planificar, construir y equiparar las infraestructuras lleva muchos años, y los trenes, aeronaves y buques duran décadas, y las elecciones que se hagan ahora serán determinantes para el transporte de 2030 y 2050. Tenemos que actuar a nivel europeo para garantizar que nosotros definimos con nuestros asociados la transformación del transporte en vez de que sea determinada en cualquier otra parte del mundo. Entre los diez objetivos que se definen a escala europea para un sistema de trans-

porte competitivo y sostenible cuatro objetivos quedan claramente definidos para optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales incluso incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético. Estos son, y los cito textualmente, intentar transferir a otros modos como el ferrocarril o la navegación fluvial de aquí a 2030 el 30 por ciento del transporte de mercancías por carretera y para el 2050 más del 50 por ciento, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada. Dice también: para 2050 completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad, triplicar la longitud de la red existente de ferrocarriles de alta velocidad para 2030 y mantener una densa red ferroviaria en todos los Estados miembros. En 2050 la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia debería realizarse por ferrocarril. Y en otro de esos puntos dice: disponer para 2030 de una red básica de red transeuropea de transporte que cubra toda la Unión Europea, multimodal y plenamente operativa, con una red de alta calidad y capacidad para 2050 y el conjunto de servicios de información correspondiente.

Y el cuarto punto que les decía: de aquí a 2050, conectar todos los aeropuertos de la red básica a la red ferroviaria preferiblemente de alta velocidad, garantizar que todos los puertos de mar principales estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transportes de mercancías y cuando sea posible con el sistema de navegación interior.

Dentro de la estrategia que indica el Libro Blanco de 2011 se trata de alcanzar un espacio único europeo de transporte, repito, un espacio único europeo de transporte, que facilite los movimientos de los ciudadanos y el transporte de mercancías reducir cortes e incrementar la sostenibilidad del transporte europeo. En este sentido, se abre una serie de iniciativas articuladas en la estrategia europea para la conformación de un espacio único europeo del transporte. Estas se resumen en lo siguiente: abrir el mercado nacional del transporte de pasajeros por ferrocarril a la competencia, incluida la adjudicación obligatoria de contratos de servicio público mediante licitación. Lograr una autorización única de tipos de vehículos y una certificación de seguridad de empresa ferroviaria única mediante el refuerzo de la Agencia Ferroviaria Europea. Desarrollar un enfoque integrado para la gestión de los corredores de mercancías incluidos los cánones por acceso a las vías. Asegurar el acceso efectivo y no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria, incluidos los servicios relacionados con el ferrocarril, en particular mediante la separación estructural entre la gestión de la infraestructura y la

prestación de servicios. La estrategia europea se articula a nivel estatal en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte.

Partiendo de los objetivos y de las opciones estratégicas definidas por el escenario del PEIT 2020, la política de infraestructuras y servicios de transporte del Ministerio de Fomento se ajustará en los próximos años a diferentes directrices de actuación entre las que se encuentra la mejora del sistema de transporte de mercancías y de su inserción internacional que, entre otras directrices, y vuelvo a citar textualmente, pasa por el desarrollo de ejes alternativos de transporte con el resto de Europa, el desarrollo de las infraestructuras complementarias de apoyo al transporte intermodal mediante la mejora de la capacidad intermodal de los puertos y de los accesos ferroviarios, consolidación de la red intermodal de plataformas logísticas y centros de mercancías en cooperación con el resto de Administraciones Públicas operadoras y del servicio privado, la estructuración del conjunto del sistema logístico y de transporte de mercancías en torno a una red de nodos regionales plenamente integrados en el territorio y que constituyen los centros de articulación logística de sus hinterlands. Estos nodos se articulan a través de una serie de corredores multimodales de transporte de mercancías que añade a los corredores tradicionales radiales, eje mediterráneo y corredor del Ebro, algunos ejes alternativos transversales. El corredor ferroviario de Navarra se articula entre estos ejes transversales y el fortalecimiento del papel internacional de los agentes de la cadena logística fomentando la consolidación de operadores logísticos intermodales con capacidad para competir en el ámbito europeo internacional.

Y en cuanto a las directrices específicas para el desarrollo de las políticas sectoriales en el sector del ferrocarril enmarca la consolidación de un nuevo modelo ferroviario inspirado en la reforma ferroviaria de la Unión Europea, en el marco de una política de apoyo decidido a la mejora del ferrocarril; la promoción del desarrollo de una función central por parte del ferrocarril en el sistema intermodal de transporte de viajeros y mercancías en los ejes y corredores de transporte con demanda elevada; y el establecimiento de una red de altas prestaciones conforme a la Directiva Comunitaria 96/48, de la Comunidad Europea, sobre interoperabilidad del ferroviario europeo de alta velocidad. Transpuesta a la normativa nacional por el Real Decreto 1191/2000, la red será diseñada básicamente para el tráfico mixto incluyendo los enlaces ferroviarios transfronterizos.

Señorías, con todo este marco estratégico que les he expuesto de manera muy resumida, lo único que pretendo es hacerles entender que la estrategia ya viene encaminada desde sus orígenes hacia el

*futuro del ferrocarril como modo de transporte competitivo y por qué la reciente definición de la red básica transeuropea del transporte de fecha 19 de octubre de 2011, cobra especial relevancia y otorga de todo sentido y viabilidad a los corredores ferroviarios, y en el caso que nos ocupa al corredor ferroviario navarro y, por tanto, al proyecto de infraestructura para el tren de altas prestaciones. De ahí que la preocupación por el citado estudio de la empresa MECSA, que adjudicó el Gobierno en la pasada legislatura, no constituye la base fundamental para el afianzamiento y confirmación de que el corredor ferroviario en Navarra es un proyecto estratégico y que no debemos obviar.*

*Antes de seguir, quiero aclarar la importancia, desde mi punto de vista, de que todos empecemos a hablar de altas prestaciones, porque creo que es ahí donde está nuestra baza, y por qué. Es cierto que hasta la fecha se ha hablado del tren de alta velocidad, pero, desde mi punto de vista, la velocidad no es el factor por el que debemos competir; hay que olvidarse de esto para entender el valor y la importancia de que Navarra cuente con esta infraestructura.*

*Sinceramente, si el tren de altas prestaciones solo se fundamentase en llegar media o una hora antes o después, desde mi punto de vista, no merecería la pena semejante inversión, sería una mala concepción del valor estratégico de esta infraestructura para todos: ciudadanos y ciudadanas, empresas, tejido productivo y para Navarra en términos generales como territorio socioeconómico si solo estuviésemos hablando de tiempo y de velocidad.*

*En mercancías, la alta velocidad no es lo importante, lo importante es el coste, la fiabilidad y el aseguramiento de destinos sin pérdida de competitividad por tasas, siniestralidad, etcétera.*

*El verdadero valor reside en las altas prestaciones, en la capacidad de transportar mercancías, en tener flujos de comunicación que favorezcan la importación y exportación. El tema de la velocidad viene marcado por la necesidad de que los corredores puedan conectarse con la red europea donde el ancho de vía se mueve por anchos UIC, lo que se denomina coloquialmente ancho europeo.*

*Conviene insistir en la importancia de que nuestro corredor ferroviario forme parte de la red básica transeuropea. Es la garantía de que el potencial desarrollo a través del transporte de mercancías sea factible, es la garantía de estar conectados con los principales corredores de salida a Francia y a Europa., es la garantía de que el alcance del transporte de mercancías dé un salto cualitativo.*

*Hablar de logística es hablar de nuevas trayectorias del transporte internacional más fiables,*

*seguras y menos costosas. Es la garantía de competir por las mercancías y no por la velocidad.*

*El tren de altas prestaciones se convierte así en sinónimo de unión entre producto y cliente o consumidor como un modo fiable y seguro que garantice el cumplimiento de plazos de entrega y reduzca la siniestralidad, ambos aspectos son clave en la cadena de valor de producción y de distribución de mercancías.*

*Esta es la mayor garantía del modo de transporte por ferrocarril convergiendo con la intermodalidad que necesariamente se reequilibrará para que empresas y territorios estén más cohesionados.*

*Ahora se están redefiniendo en Europa la zonas donde se van a instalar los nexos de comunicación y de conexión entre la producción y los grandes núcleos de consumo. Esto, señorías, se traduce en una redefinición de las áreas económicas europeas. Repito, se traduce en una redefinición de las áreas económicas europeas, derivado del cambio de reglas de juego que se está dando a escala mundial, donde el área euro compite frente al área yuan y al área dólar, y estas entre sí, lo que inevitablemente trae consigo un cambio en las formas de comercio y de correlación.*

*En definitiva, lo afianzado hasta ahora debe verse como un momento para competir y fundamentalmente para ver dónde están la oportunidad, los nichos, la competitividad y la reactivación socioeconómica. Y esto también es trasladable a Navarra y, por lo tanto, a cada zona de Navarra para conseguir que esté vertebrada, cohesionada y bien posicionada para formar parte de esta red competitiva.*

*Señorías, para el corredor navarro es importante tener una concepción y visión amplia y global. Se trata de que este corredor sea competitivo en relación con el posicionamiento respecto al corredor Cantábrico-Mediterráneo y en relación con el propio valor estratégico que aporte a Navarra. Por ello, hay que conseguir que desde la zona de la Ribera hasta la zona Norte Navarra cuente con tres puntos logísticos competitivos: la estación y centro logístico de Tudela, el de Noáin y un tercer nodo en la zona Norte, en la conexión con la Y vasca. Estos tres nodos logísticos son importantes teniendo en cuenta que Navarra presenta en la zona Sur un corredor industrial agroalimentario muy sólido, el área industrial central, que se extiende en el radio de Pamplona y comarca, y un corredor industrial en la zona de la Sakana, que exige acciones y medidas de reactivación económica para que Navarra no pierda competitividad frente a las comunidades limítrofes y, por lo tanto, frente al resto de regiones y su posición frente a Europa.*

*Señorías, la infraestructura es ferroviaria y la oportunidad es logística, de conexión entre pro-*

*ducción y consumo. Señorías, no estamos hablando de otros oportunismos colaterales como desarrollos urbanísticos, sino que estamos pensando en la oportunidad de la competitividad y, además, en esto, o la coges o la pierdes. Y esa es una decisión colectiva.*

*El tren de altas prestaciones se va a realizar porque es un proyecto europeo. Es decisión nuestra no si se hace o no se hace, que esa es una decisión tomada en el ámbito europeo, es una decisión nuestra si Navarra, si el corredor navarro está en esta red básica transeuropea.*

*El objetivo prioritario para este Consejero es que Navarra cuente con el tren de altas prestaciones, y creo que con lo que les he expuesto hasta este momento podremos todos y todas dejar de hablar del TAV como alta velocidad y hablar del tren de altas prestaciones. Como les digo, en torno al tren de altas prestaciones no es prioritario resolver otras materias a menos que vayan quedando resueltas indirectamente.*

*Señorías, el tren de altas prestaciones se va a hacer. Es un proyecto que hay que mirarlo desde la perspectiva de alcance europeo, de área europea, y Navarra debe formar parte de esta red.*

*Les pido a ustedes que miren este proyecto de igual forma. Es evidente que yo no recojo este gran proyecto desde la acotada perspectiva que pueda recoger un único informe, bien sea el que ha suscitado hoy el interés para esta comparecencia o cualquier otro. Como les digo, la visión ha de ser global, ampliando el foco a escala europea e internacional. Navarra opera ya a esta escala, al igual que el resto del mundo, más cuando todos sabemos que las reglas de operar en el mercado y de ser competitivos han cambiado y lo van a seguir haciendo. Se trata, señorías, de estar preparados y no pensar únicamente desde una perspectiva local o localista.*

*La inversión que requiera el tren de altas prestaciones no consiste en gastarla para este objeto o trasladarla para otras materias. Es una inversión competencia del Estado no nuestra, pero como Gobierno y Parlamento estamos obligados a mantenerla, desde mi punto de vista, por el futuro y desarrollo de Navarra, aunque ese desarrollo no se materialice en sus mayores índices de rentabilidad de la inversión hasta generaciones futuras.*

*Señorías, creo que la pelea de hoy no debe condicionar el futuro de mañana aunque no estemos aquí nadie de los que formamos parte del Gobierno o del Parlamento.*

*Aprovecho para transmitirles mi intención de realizar, a petición propia, mi comparecencia en esta institución para ofrecerles una exposición informativa sobre el estado real de este proyecto una vez que, tras la conformación del nuevo*

*Ministerio de Fomento, me sea concedida una reunión con todos los interlocutores responsables de esta infraestructura para seguir avanzando y profundizando en el estado actual y futuro del tren de altas prestaciones en Navarra. Cuando así sea les haré llegar mi petición. Sin más, doy por concluida mi exposición y les agradezco mucho el interés. Muchas gracias.*

*SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Consejero. Para responder a la intervención del Consejero, tiene la palabra nuevamente el portavoz del grupo Bildu, señor Amezketa.*

*SR. AMEZKETA DÍAZ: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias por su información, señor Consejero. Me alegra enormemente que comience diciendo que este estudio para usted no sirve para nada, y lo digo con mis palabras, no con las suyas, es mi interpretación. Y voy intentar en lo posible evitar hablar de él. Es un estudio que, desde mi punto de vista, está hecho con dos únicas finalidades. Una es marketing, seguir vendiendo producto humo, inexistente, y tengo que pensar que de paso colocar en el bolsillo de alguien los ciento cincuenta y tantos mil euros que ha costado, porque en papel, en páginas y en tiempo de secretaria tiene mucho, pero hay cada párrafo que cuando uno lo lee dice: oiga, esto ¿qué quiere decir?, y luego otro y otro. Humo, no dice absolutamente nada. Y empieza cubriéndose las espaldas, porque hay un párrafo que empieza diciendo: las previsiones de impacto del estudio se han realizado en el horizonte del año 2016, año en el que podrá entrar en servicio el TAV en Navarra. Si alguien sigue pensando que esto tiene algo de posible pues que se baje ya del guindo porque en fin... Si no se cumpliera este plazo, un plazo mayor –lo dice textualmente– introduciría inevitablemente mayor incertidumbre en todo lo relacionado con el informe, en todo lo bueno que dice el informe que tiene el TAV para Navarra. Bueno, con esto ya es suficiente.*

*El informe está hecho con lo que está hecho, con información estadística de los años 2004, 2005, 2006, algo, poquito, de 2007 y muy poquito del 2008. Todas las conclusiones que se saquen de una situación de bonanza económica como era aquella y las proyecciones que se hacen en el mantenimiento de esta situación me temo que a futuro no valen absolutamente para nada. Hay un cambio de escenario absoluto. Pero, eso sí, ha dado de sí para ruedas de prensa, para marketing y para que la Consejera, el Presidente y el otro hagan ruedas de prensa y digan que esto es la bonanza del mundo y ya está.*

*Sigue habiendo muchas dudas, y la más importante es la siguiente. Todos los trabajos que se están haciendo ahora en relación con el TAV, y estamos hablando de proyectos que están hechos hace tres,*



cuatro o cinco años, estamos hablando de trazados, estamos hablando de características técnicas, estamos hablando de un montón de cosas, ¿con base en qué se están haciendo?, ¿en lo que ahora dice que es importante el señor Consejero, con lo cual yo estoy bastante de acuerdo, al margen de cuál sea el resultado final. ¿O se están haciendo con base en la información, en los datos como este informe que había con anterioridad?, porque entonces corremos el riesgo de tomar decisiones basadas en información absolutamente inútil en estos momentos que nos llevaría a fracasos.

Estamos hablando de cosas como la siguiente. Nos acaba de dar unos datos, y lo ha leído en su intervención y yo lo he visto aquí, sobre trasvases de la carretera al ferrocarril del orden del 30 por ciento en un primer paso y de un 50 por ciento después. Este informe que tenemos entre manos nos dice, como absolutamente positivo e importante, que en el año 2016 aproximadamente se trasvaría de la carretera al ferrocarril el 4 por ciento. Para que se entienda, tres mil millones de toneladas al año. Para que se entienda más fácil, en el año 2016 el TAV que estamos haciendo, según el Gobierno de Navarra, el anterior por lo menos, nos quitaría doscientos cuarenta y cuatro camiones diarios del conjunto de las carreteras de Navarra. Pues qué bien, vaya mérito, y para eso hay que gastarse no sé cuántos cientos de miles o cuantos miles de millones.

Lo de la red básica transeuropea ya lo he visto, ya lo he leído, y, efectivamente, como decía el señor Consejero, apuesta de forma clara por el ferrocarril. Estoy viendo aquí cosas concretas: Algeciras-Madrid, rail –está en inglés, no sé cómo se dice–, Sevilla, rail, Valencia, Barcelona, rail. Entra y llega a la de aquí, en donde nos puede interesar más, el corredor Valencia-Bergara-San Sebastián-Baiona, Y vasca, rail. Pamplona-Zaragoza-Sagunto, rail –utiliza rail–, o sea, ferrocarril. No dice si tiene que ser ferrocarril lento o rápido. No dice si tiene que ser de alta velocidad o de tal o de cual, es decir, se nos está explicando que lo europeo va a exigir la alta velocidad y lo europeo no lo exige. Las resoluciones de la Comunidad Europea dicen: rail, transporte por ferrocarril. Y aquí se ha cambiado lo de ferrocarril, sí, sí, pero ferrocarril de este tipo, el otro no lo queremos, no nos sirve.

Eso son explicaciones que hay que dar a todo el mundo para que todo el mundo empiece a entender qué se exigen muchos esfuerzos a cambio de muchas privaciones en cosas absolutamente básicas: sanidad, educación, asistencia social, etcétera, porque lo que pague quien lo pague esa repercusión se está notando, aquí y en el resto del Estado. La gente quiere saber qué explicaciones, convincentes de verdad, basadas en datos reales, sirven para eso. Si en el año 2016 se mueven en

Navarra setenta y tres millones de toneladas de mercancías, ¿cuántas van a ir a parar al tren, al ferrocarril que haya entonces?, o en el 2020, cuando esté. Números reales.

Dice el estudio que cuando esté hecho este tren puede llevar un millón cien mil pasajeros en el entorno de Navarra. ¿Qué financia ese movimiento? Un millón de pasajeros a cuarenta o cincuenta euros de coste por billete, las cuentas son muy fáciles de hacer. Oiga, estamos hablando de miles de millones, de miles de millones y de millones de mantenimiento. Hay datos por ahí, que, como hay tantos, no sabemos ni cuánto nos va a costar. Algún dato tengo por aquí. El señor Miranda habla de un millón ochocientos, poco después se ha hablado de un millón novecientos cincuenta y los últimos datos que he visto hablan ya de dos millones setecientos y pico mil. Estamos hablando del entorno de Navarra incluyendo... Mil ochocientos millones de euros. No, no sé qué he dicho. Mil ochocientos millones de euros, luego hay mil novecientos cincuenta y las últimas cifras hablan de dos mil seiscientos, dos mil setecientos, por aquí lo tengo en todo caso. ¿Cuál es la realidad de todo esto? Por cierto, empiece convenciendo de todo esto a su grupo parlamentario porque yo he estado aquí cuatro años discutiendo con ellos y diciendo tren de altas prestaciones. Ellos decían: tren de alta velocidad. En esta Comisión hemos estado así cuatro años. El único que decía tren de altas prestaciones era yo, y los de su grupo parlamentario, entre otros, eran los que decían que no; tren de alta velocidad, señor Amezketa, está usted muy equivocado. Pues parece que no debe ser así.

Pero sobre todo convenza a la ciudadanía de todas esas virtudes y bondades, de que las cosas son como usted las ha explicado. Yo seguramente tengo menos dudas que muchos ciudadanos de que va a ser así. Y explique por qué cuando la Unión Europea dice ferrocarril aquí traducimos altas prestaciones o alta velocidad, hasta ahora alta velocidad. Explique todo eso muy bien para que la gente lo entienda y para que se convenza de que, efectivamente, esa una obra absolutamente necesaria para el futuro. Porque las dudas existen. Hoy por hoy no se cree casi nadie que eso es bueno. Por lo menos hagamos ese trabajo didáctico entre todos.

Agradezco su información. Y, desde luego, en cuanto tenga esa información que ha dicho que estará deseoso de exponernos estaremos encantados de conocerla. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Amezketa. A continuación, tendrán la palabra el resto de los grupos parlamentarios empezando por la portavoz del grupo de UPN, señora Castillo.

*SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero dar la bienvenida al Consejero de Fomento y Vivienda, señor Astiz, y también a los técnicos que le acompañan. Señorías, creemos que no queda ninguna duda de que la apuesta del Grupo Parlamentario de UPN por el tren de altas prestaciones, tren de alta velocidad, es clara desde hace mucho tiempo. Agradecemos al señor Consejero el rigor y la claridad respecto a la perspectiva y al marco en el que va a trabajar el departamento en lo que se refiere al proyecto y a la ejecución de este corredor ferroviario.*

*Nuestro grupo apoya el tren de altas prestaciones –si usted quiere que lo llamemos así, así lo llamaremos–, porque, sin duda alguna, cree en los aspectos positivos que tiene y casi todos los grupos parlamentarios lo comparten, aspectos sociales, económicos y medioambientales. Además creemos que se está trabajando, tal y como nos ha explicado el Consejero, en la línea más acertada para llevar a cabo la consecución de la realización del corredor navarro de alta velocidad, y es seguir las recomendaciones del Libro Blanco de transporte en la Unión Europea. Como usted ha dicho, es el marco en el que nos tenemos que situar porque, además, es mucho más fácil actuar a nivel de planificación no solo de infraestructuras de cualquier tipo sino en concreto de las de transporte desde lo global a lo particular, a lo local. Como usted bien ha dicho, haríamos un flaco favor a esta Comunidad Foral si lo hiciéramos en sentido contrario, desde lo local a lo global.*

*El tren de altas prestaciones es un modelo de transporte innovador, rápido, seguro, sostenible, lo dice el informe de MECSA, un informe que, aunque algunas de sus señorías lo tachan de propagandístico, nosotros lo seguimos defendiendo porque, además, sus conclusiones son, efectivamente, positivas en cuanto a que se debe desarrollar en Navarra este corredor y porque, según nuestro criterio, no está mal pedir un informe que haga un análisis anticipado de todas las perspectivas y de los impactos medioambientales que a futuro puede tener la construcción de una infraestructura de esta tesitura tan importante, probablemente la más importante realizada en los últimos tiempos en Navarra. Es un logro además que haya sido considerada red básica transeuropea y que, como usted dice, señor Consejero, desde esa misma postura todos los planteamientos sean bajo esa premisa y bajo las recomendaciones que, como ya he dicho, se dan en el Libro Blanco de transporte que todos conocemos, que apuesta claramente por el ferrocarril y los modos también intermodales de conexión con otros medios de transporte. En ese contexto es en el que nosotros como grupo creemos que debe moverse la apuesta por esta infraestructura en Navarra.*

*Para nosotros también lo más importante, desde luego, es la valoración del impacto económico, que Navarra sea más competitiva, que Navarra se mida con Europa en iguales términos, de tú a tú, y que cumpla clara y sinceramente con los compromisos que pertenecer a una red básica transeuropea conlleva y que usted ha explicado perfectamente en la comparecencia que hoy ha llevado a cabo.*

*Pero también nos importa la velocidad, porque si además de lo otro se da esto, evidentemente, todo crea una sinergia que, sin duda alguna, beneficia económicamente a Navarra y la hace, como ha dicho usted y como decimos nosotros, más competitiva, que Navarra, de alguna forma, sea la región espejo en la que se quieran mirar, gracias a esa recomendación de entrar a formar parte de la red básica transeuropea, el resto de comunidades pirenaicas que a lo mejor podían haber tenido esta oportunidad que esta teniendo Navarra. Y, además, lo que esto supone con respecto a la repercusión que tiene con el resto de España, puesto que, una vez construido este corredor, Navarra, como digo, será envidiada porque, efectivamente, habrán aumentado los impactos económicos a raíz de esta infraestructura.*

*Señor Amezketeta, la verdad es que nosotros no vemos en ningún momento oscuridad informativa por parte de este departamento. Que usted haya preguntado por un informe realizado cuando el departamento que estaba a cargo de la elaboración y del proyecto del tren de alta velocidad dependía de este grupo, de UPN... Le aseguro que UPN suele hacer bastante poca propaganda. Normalmente nos caracterizamos demasiado por actuar y muy poco por vendernos bien, pero si usted lo considera así está en su derecho y yo no voy a ser quien se lo discuta.*

*Además, creemos que el carácter del informe es bueno, que no dice nada en contra de lo que después como perspectiva ha recogido el señor Consejero, y coincide con las recomendaciones del Libro Blanco de la Unión Europea, por lo tanto, no veo por qué usted le da tanta importancia a que esas indicaciones o indicadores que da el informe de MECSA se tengan o no en cuenta. Sí que es verdad que, a nuestro juicio, la elección del departamento de seguir las condiciones que establece participar en una red básica transeuropea son muchísimo más importantes. Eso sin ninguna duda. Y, además, si el señor Consejero lo sigue haciendo como dice estará acertando y tendrá a UPN al lado para hacerlo, porque, efectivamente, estamos en la senda más importante.*

*Señor Amezketeta, usted formula muchas cuestiones alrededor del tren de altas prestaciones –le voy a dar la razón al señor Consejero denominándole así– pero en realidad ni usted, por mucho que*

lo diga, ni su grupo están a favor de un tren de estas características, y oportunidades han tenido de demostrar lo contrario. Todas las enmiendas que han presentado van en contra y aminoran el crédito destinado a la ejecución del corredor navarro. Y voy a ir más lejos, dicho con todos los respetos y, como se diría en otra sede, en estrictos términos de defensa, señor Amezketa. Su grupo tuvo su momento para condenar el ataque a la máxima autoridad representativa del Gobierno de Navarra, a la Presidenta Barcina, cuando estaba en una reunión en la que se estaba hablando, entre otras cosas, de proyectos que excedían al mero trabajo que se realiza dentro de la Comunidad Foral y que nos abren el camino hacia Europa. Ustedes se abstuvieron. Entonces, con toda esta serie de cuestiones, si usted se pone en un camino negativo, en el sentido de crear ciertas sombras y dudas, pues nosotros nos ponemos en la tesitura de pensar que en realidad, por mucho que digan que ahora sí están de acuerdo con el tren de altas prestaciones, su tren de altas prestaciones seguramente tiene poco que ver con el que finalmente resulte o el que nosotros queremos como grupo. Y esto es así porque en caso contrario ustedes hubieran votado a favor de esa condena. Esas personas también creen que ese no es el modelo que debemos seguir de cara a reafirmar el transporte ferroviario en Navarra, creen en otro tipo de transporte social o como lo quieran denominar, pero que nosotros creemos que no nos hace competitivos y que, en definitiva, nos aleja de lo más importante, que para nuestro grupo es contar en Europa con el reconocimiento que supone formar parte de una red básica transeuropea con todo lo que conlleva, que tendrá que ser imputado a la programación y ejecución del corredor y, además, que el Departamento de Fomento y Vivienda lo tome como guía, algo de lo que en todo caso nos tenemos que felicitar todos los grupos parlamentarios. Y eso es todo, señorías. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Castillo. A continuación, por parte del grupo socialista, tiene la palabra la señora Esporrín.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Muchas gracias, Presidente. En primer lugar, también quiero darle la bienvenida al señor Consejero y al equipo que le acompaña. Quiero agradecer las amplias explicaciones que nos ha facilitado con respecto al tren de altas prestaciones, que ya nos vamos a acostumbrar a llamarle así, señor Amezketa, para no crearle ese problema de cambio de nombre. Pero quiero decirle que, se llame tren de altas prestaciones o tren de alta velocidad, lo que no se puede poner en duda es que nuestro grupo parlamentario no ha estado jamás en contra de esta nueva tecnología. Quiero decir que han sido los años en los que el Gobierno de España más kiló-

metros ha llevado a cabo de este tren de alta velocidad o de altas prestaciones incluso con Navarra, pues hemos tenido oportunidad de firmar los convenios que nos van a permitir un desarrollo en esta materia. Por tanto, poner en duda que nuestro grupo parlamentario ha estado en contra de este tren creo que se cae por su propio peso porque es algo completamente absurdo.

Por otra parte, reitero nuestro apoyo al tren de alta velocidad o altas prestaciones, pero, efectivamente, porque consideramos que es un proyecto estratégico para Navarra, que va a mejorar el desarrollo del tejido empresarial, va a fomentar el turismo, va a mejorar y va a incrementar el número de puestos de trabajo no solamente en el momento de realizar las obras que de por sí ya supone un incremento importantísimo de puestos de trabajo, sino que, además, entendemos que es una inversión de futuro, que no es una inversión que la haces y ya está, sino que es una inversión que va a poner a Navarra en un nivel competencial, que es de lo que se trata, porque el problema está en que no estamos siendo competitivos no solamente con el resto de Europa sino, por supuesto, con otros países de nuevo desarrollo. Por lo tanto, tenemos que trabajar para poner nuestras empresas, nuestros productos al mismo nivel que el resto de los países.

¿Cómo se ha de hacer? Pues nosotros pensamos que si ha de ser con una vía o con otra se lo tenemos que confiar y dejar a los técnicos, no vamos a decidir aquí qué sistema vial es el acorde para este asunto. En lo que sí estamos de acuerdo es en que proyectar ahora mismo un tren con las emisiones de los anteriores, un tipo de tren lento, de mercancías, no tiene sentido, nos parece que es volver al pasado. Lógicamente, si haces una prospectiva y un proyecto de un tren será acorde a las últimas tecnologías, y ahí le doy la razón al señor consejero, no solamente nos vamos a basar en la importancia de la velocidad, pues, efectivamente, si quieres más velocidad te vas en avión o mandas las mercancías en avión, que es más rápido. La importancia está en la fiabilidad, en que sea un transporte sostenible y, por supuesto, con una velocidad acorde a las tecnologías desarrolladas hoy en día y, sobre todo, quiero insistir en la sostenibilidad.

Además, entendemos que esto va a crear para Navarra, como he dicho, un crecimiento económico, va a incrementar y crear nuevas riquezas, va a aumentar el número de puestos de trabajo no solamente por la movilidad de las mercancías, que, efectivamente, es importantísimo sino también por la movilidad de las personas, lo que incrementará el número de puestos de trabajo a nivel de industria y a nivel de hostelería o de servicios. Facilitará los intercambios comerciales y facilitará tam-

*bién la accesibilidad geográfica y la movilidad de las personas.*

*Por tanto, nosotros, desde luego, lo vamos a apoyar sin ningún género de dudas. ¿Por qué? Parece que el problema no es el estudio que se hizo en la legislatura pasada, el problema está en que parece que los resultados no les satisfacen, que no son los que ustedes esperaban. Pues ya lo siento, pero es que los resultados fueron los que fueron. ¿Qué ha cambiado la situación económica? Pues sí, probablemente. Y dentro de un par de años o cuando esta infraestructura nueva esté terminada pues habrá cambiado, espero, nuevamente. Y, entonces, ¿qué vamos a hacer?, porque ha cambiado a mejor, ahora, fíjate... Pues no. Hay que hacer una previsión y, además, como muy bien ha dicho el Consejero, esto es una previsión a largo plazo, de cara al 2030, al 2050. Son infraestructuras que no se van a terminar, a quedar obsoletas en unos pocos años sino que, efectivamente, tenemos que hacer un planteamiento de futuro.*

*El problema está en que hay gente que siempre está en contra de todas las nuevas tecnologías y de los nuevos desarrollos para Navarra, como estuvieron en contra de la autovía, como estuvieron en contra de Itoiz, como están en contra de las nuevas líneas eléctricas que son necesarias para el desarrollo de nuestra industria y como están en contra absolutamente de todo. También están en contra de esto, y piensan: vamos a ver si ponemos unos cuantos palos en la rueda para que esto no se pueda desarrollar, aunque luego, casualmente, ocurra lo que ocurrió en el caso de la autovía del Norte, que los que más protestaron y los que tantos problemas pusieron son los que más la utilizan; vamos a seguir en esa línea de entorpecerlo un poco más, de crear inseguridad, de dar una publicidad nefasta para este proyecto. Al final, no lo van a conseguir porque somos mayoría los que pensamos que esto es algo bueno para Navarra.*

*En este sentido, lo único que me queda es decirle al señor Consejero que mucho ánimo, que sigan trabajando en esa línea y que trabajen duro y rápido para acabar con esta infraestructura y que sea realizada lo antes posibles. Gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Esporrín. A continuación, por parte de Na-Bai, tiene la palabra el señor Jiménez.

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *El consejero Astiz ha hecho un planteamiento que casi podríamos compartir. Y yo me imagino que lo ha hecho intentando trasladar a la oposición, por lo menos a estos grupos, cierto elemento de reflexión de en qué claves está esta infraestructura. Ahora, no le arriendo las ganancias por el trabajo de pedagogía que tiene usted en su casa. El problema lo tiene en el Gobierno y en los grupos que lo sustentan, que*

*están funcionando en la clave del proyecto de Aznar. Después de su exposición dicen: bueno, si se empeñan en que no le llamemos TAV ya le llamaremos tren de altas prestaciones. Es que, en relación con esta infraestructura está tan interiorizado el discurso de cuando estaba Aznar que hasta cambiar alta velocidad por altas prestaciones les supone un esfuerzo mental. Esto es como ese dicho de cómo meter cuatro elefantes en un seiscientos. El Gobierno de Navarra los mete diciéndolo a la oposición que no caben. Y, a partir de ahí, se empeña en meter cuatro elefantes en un seiscientos, basta que la oposición le diga que no caben. Porque creo, con la exposición que ha hecho usted, que tendríamos que llegar a cierta conclusión. Y es que esta infraestructura en el ámbito europeo todavía se está inventando, en la práctica, a nivel europeo, todavía se está inventando. Lo que tenemos del Libro Blanco europeo no es más que la primera decisión, que no es ni definitiva, tiene que pasar todavía un montón de filtros europeos para determinar realmente cómo van a ser los propios trazados, la infraestructura, como se va a subvencionar y el cronograma de ejecución. ¿Eso no afecta a Navarra? ¿En Navarra podemos seguir empeñados en un esquema que intentamos negociar hace diez años y que se consiguió terminar de negociar hace cinco? No se sostiene. Yo creo que el Gobierno debería hacer una reflexión. No hay ninguna garantía de financiación de esta infraestructura, ni a nivel del Estado ni a nivel europeo, en tiempo. Nadie es capaz de decir, ni el nuevo Gobierno que acaba de entrar, en estos ajustes de 16.500 millones para este año que viene o para los próximos, qué va a hacer con esta infraestructura.*

*En cuanto a sus compromisos, estamos haciendo un carril de bicis de lujo en medio de nuestra Comunidad sin saber por dónde van a llegar por abajo y adónde van a ir por arriba ni cuándo van a poner los raíles los que los tienen que poner. No es momento de que haga una reflexión. No es un cuestionamiento de una apuesta por el ferrocarril del futuro, una apuesta porque el ferrocarril tiene que sustituir a la carretera; no es ese el debate, en el que nosotros estaríamos de acuerdo. El tema es si el empeño de esta Comunidad está acorde o no con la nueva realidad económica, política, europea del Estado. ¿Qué sentido tiene que nosotros nos empeñemos en acelerar unas obras que van a ir cinco, seis, ocho años como mínimo por delante para cuando puedan llegar las comisiones correspondientes? Es que nos metimos en un laberinto del que no sabemos salir, nos comprometimos a hacer la estación del tren de altas prestaciones con un PSIS inviable. ¿Quién va a pagar los ciento seis millones que tenía previsto el costo de la estación con base en la construcción de las ciento ocho mil doscientas viviendas del PSIS de*

*Echavacoiz cuando la repercusión del suelo por vivienda era cinco, ocho o diez veces más de lo que se paga hoy?. Es decir, está todo sin resolver. Está todo sin resolver, y en vez de hacer una reflexión de cómo adecuamos nuestra apuesta por el ferrocarril a esta nueva realidad, metemos los cuatro elefantes en el seiscientos porque la oposición dice que no caben. No nos planteamos más, como mucho, dejaremos fuera la cola de uno diciendo que en vez de llamarse de alta velocidad se llame de altas prestaciones. Hasta ahí, pero nada más. Esto no es serio. Creo que sería responsable que todos, empezando por el Gobierno, hiciésemos una reflexión sobre esta realidad.*

*A partir de ahí, qué se puede decir del informe que ha motivado esta comparecencia. Usted lo ha dejado en su justo término. Hay algunos matices que conviene decir. No puede haber jamás un informe que incorpore el elemento de impacto ambiental y diga que una infraestructura de estas características tiene un impacto ambiental positivo. Imposible. Cualquier actividad humana tiene un impacto sobre el medio y, desde luego, el informe no puede decir que una infraestructura de este tipo tiene un impacto ambiental positivo. Quizás para los conejos que se han acostumbrado a hacer grandes reproducciones en los taludes de las grandes infraestructuras pueda ser positivo pero solo para los conejos. Para todo lo demás del medio ambiente una infraestructura de este tipo no puede tener una valoración positiva. ¡Hasta ahí podríamos llegar! ¿La económica? Bueno, este Gobierno, cada vez que no puede justificar una infraestructura, es muy dado a decir, como en el caso de circuito de Los Arcos: no, tiene una repercusión favorable de quince millones. Respecto a Senda Viva, que tiene otro problema permanente de pérdida de dinero, dice: tiene una repercusión favorable de ciento no sé cuántos millones, y aquí dirán lo que digan. Pero yo les hago una reflexión: la prueba de que estamos en un modelo anticuado de gran infraestructura ferroviaria es que si todo fuese bien Navarra podría enviar mercancías hacia arriba, pero no las podría enviar hacia abajo. Lo que llega hasta Zaragoza no está construido para posibilitar el transporte de mercancías. Y entonces dicen que eso es una gran oportunidad para Navarra porque ya estamos pensando en los puertos secos. Oiga, los puertos secos ¿son realmente una apuesta interesante para esta Comunidad? ¿Es una apuesta de futuro?. ¿es una apuesta de valor añadido con la ocupación de territorios que tienen con la escasa generación de empleo que tienen? ¿Realmente, la apuesta, todo lo que queremos sacar de una infraestructura de este tipo, si se construye, es tener unos puertos secos en nuestro territorio? Porque se diseñó tan mal que como para abajo no se pueden transportar las mercancías tendrán que subirlas por carre-*

*tera hasta Navarra. Aquí hacemos grandes estaciones de container, tipo los puertos marítimos, y luego los cargamos en el tren para que se los lleven a Europa. ¿Ese es todo el valor añadido que queremos sacar, que se le ocurre a este Gobierno que debemos sacar?. A mí me parece más lógico posibilitar que lo que producimos aquí tenga salida hacia el resto de Europa. Eso sí me parece interesante. Pero ligar una infraestructura con estas prestaciones a la posibilidad de hacer puertos secos... ¡mucho ojo!*

*Yo no voy a decir nada en contra de la Ciudad del Transporte. Ahí está. Ha servido para unificar la actividad del transporte y la logística en su entorno. Pero quien quiera ver cuántos de trabajo ha generado que vaya y lo mire. Descartando las empresas que estaban repartidas por la cuenca de Pamplona y que se han ido ahí y, por lo tanto, no han creado puestos de trabajo sino que los han trasladado, vayan a ver cuántos puestos de trabajo ha generado una extensión de más de cuatro millones de metros cuadrados de ocupación. Por lo tanto, ojo también con planteamientos de ese tipo.*

*Yo creo que estamos metidos en una vorágine en la que, en principio, el Gobierno anterior se empeñó, y yo no le veo la ganancia. Es decir, nosotros para esta infraestructura tenemos un convenio con el Gobierno y no le veo la ganancia. ¿Qué nos aporta?, si resulta que nos hemos empeñado en poder adelantar unas obras que van a estar cuando menos perdidas en el tiempo durante unos años y, además, vamos a tener que adelantar una financiación que no viene a cuento.*

*Espero que no ocurra como le ha ocurrido al aeropuerto de Castellón. Eso ya sería la leche. Que hagamos una inversión porque nos empeñamos en ser los primeros de todo y resulta que luego a no sé quién se le ocurra, a quien tiene que financiarla, que serán Europa y el Estado, que por no sé qué cambios que se han introducido en los proyectos, en los corredores o en lo que sea, pues esos millones que hemos enterrado ahí no valen para lo que estaba previsto.*

*Por lo tanto, creo que sería bueno que el Gobierno de Navarra reflexionase sobre la realidad de esta infraestructura. Nosotros no introducimos un debate sobre infraestructuras sí o infraestructuras no, nosotros apostamos por el ferrocarril, apostamos por el ferrocarril sobre todo para mercancías como forma de sacar de la carretera todo el transporte. Además, es la apuesta sostenible de futuro, lo decimos claro, pero se está inventando todavía lo que realmente va a ser porque no está en nuestra mano, queremos jugar un papel que no nos corresponde y, además, queremos ser los protagonistas de algo que quienes realmente lo son todavía no saben qué van a hacer. ¿Están, como responsables directos, su departa-*

mento y el Gobierno al que pertenece actuando con responsabilidad en lo que están haciendo a día de hoy con esta infraestructura o es un poco temerario? Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Jiménez. A continuación tiene la palabra, por el Grupo Popular; el señor Villanueva.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días a todos, Parlamentarios, y muchas gracias al señor Astiz, Consejero de Fomento y Vivienda, por las explicaciones que hoy nos ha facilitado al hilo de la petición de explicación o de aclaración de los términos, las consecuencias y efectos de un informe, aunque, como suele ser habitual, se aprovecha cualquier circunstancia para derivarlo también a otro tipo de conclusiones que van más allá de lo que propiamente es el objeto de la comparecencia. En fin, voy a recordar simplemente, por aquello de que una vez más quede fijada la posición del Partido Popular respecto de la alta velocidad, que se está hablando de tren de altas prestaciones, tren de alta velocidad, también podemos hablar de alta velocidad española que luego se desarrolla con diferentes usos, bien sea para el transporte de mercancías o bien sea para el transporte de pasajeros. Saben ustedes y sabe usted, señor Consejero, que nosotros hemos criticado el procedimiento o el proceso o el desinterés que, a nuestro juicio ha existido por parte del Ministerio de Fomento, dirigido en los últimos años por el Partido Socialista español, respecto a la infraestructura de las altas velocidades españolas hacia Navarra. Consideramos que ha habido reiterados incumplimientos a la hora de poner en marcha las obras necesarias para cumplir con los compromisos adquiridos en su momento, bien es cierto que por otro Gobierno, que era el Gobierno del Partido Popular, y mediante el convenio suscrito en su momento entre el Consejero entonces del Gobierno de Navarra y el señor Álvarez Cascos, que era el ministro correspondiente. Y, por lo tanto, saben que hemos mostrado más de una vez disgusto porque considerábamos que con Navarra se estaba produciendo una especie de tomadura de pelo respecto de la alta velocidad. No obstante, es evidente que la posición precisamente por esto que acabo de explicar, del Partido Popular de Navarra es una posición absolutamente favorable al proyecto.

Ya que está usted compareciendo aquí, no quiero dejar pasar la oportunidad de recordarle que en la comparecencia en la cual explicó usted las líneas maestras de su política, de su trabajo en los próximos años cuatro años ofreció usted rigor y trabajo y yo le pedí que, efectivamente, eso fuera así. Le tengo que decir que a nuestro partido, a nuestro grupo no le gustó nada en absoluto aquel inicio de obras o aquella escenificación de inicio

de obras producida además el primer día de campaña electoral y, por lo tanto, desde nuestro punto de vista, incumpliendo alguna norma que está prevista en la ley electoral.

Por lo tanto, lo que yo le pediría es que continúe usted con la línea de trabajo serio, que en otros asuntos le tengo que reconocer que lo está haciendo así, y que no caiga en determinadas maneras que creo que en estos momentos no convienen, dada la situación en la que se está y por el propio desarrollo correcto del ejercicio del gobierno. Por lo tanto, usted ha comparecido aquí, ha dado las explicaciones oportunas sobre el informe que a nosotros nos parecen correctas. Como he dicho, la posición del Partido Popular respecto a la alta velocidad está muy clara, y respecto a lo que significa la infraestructura para Navarra y la importancia que tiene en el desarrollo, poco le puedo decir a usted. Es verdad que estamos en la oposición, pero en este caso estamos de acuerdo, lo que ocurre es que voy a hacer referencia a algunas de las cosas que se han dicho aquí por los portavoces de otros grupos, concretamente de Bildu y de Nafarroa Bai. Por cierto, creo recordar que Uxue Barkos, si no me equivoco, también de Nafarroa Bai, como tienen ustedes ahora un poco de jaleo con las siglas, los partidos y demás, en campaña electoral se posicionó a favor de esta infraestructura, si no recuerdo mal. Pero bueno, creo que es una cuestión que ustedes podrán aclarar en las reuniones internas o externas que tengan o en las reuniones entre unos y otros.

En definitiva, de lo que se está hablando aquí es de si queremos que una vez más Navarra se quede atrasada respecto al mundo en el que vivimos. Aquí de lo que se trata es de aclarar si queremos que se repitan los errores estratégicos que se vieron en materia también específicamente del ferrocarril en el siglo XIX, por los cuales Navarra quedó aislada del resto. Aquí, en definitiva, de lo que se trata es de resolver, una vez más, si aquellos grupos que plantean la oposición al proyecto, aunque luego dicen que como tal no cuestionan la infraestructura, tienen verdaderamente la voluntad de integrar a Navarra dentro del mundo, dentro de España y dentro de las condiciones de la Unión Europea, en la que actualmente todos los territorios están peleando por integrarse, porque, en definitiva, una vez más nos encontramos con una infraestructura vital para Navarra y que algunos siempre, además desde el mismo posicionamiento ideológico, se empeñan en torpedear. Son los mismos que en tiempos decían que el Canal de Navarra no se iba a hacer. Son los mismos que en tiempos decían que el agua del pantano de Itoiz no iba a ser para los navarros. Son los mismos que por buscar excusas peregrinas llegaron a decir que Itoiz iba a servir como base de submarinos para la OTAN. Eso se dijo. (Murmullos) Sería de noche, e iban a subir

por el Irati o por el Urrobi, pero lo cierto es que se dijo. Ustedes siempre están buscando cualquier tipo de excusa para oponerse a todo aquello que signifique el progreso de Navarra porque ustedes vienen a este Parlamento, están presentes en las instituciones y dicen que quieren a Navarra, que quieren pelear por Navarra y que quieren el progreso de Navarra, pero lo cierto es que cada vez que se plantea alguna infraestructura que conecta a Navarra con el resto del mundo ustedes torpedean sistemáticamente esas iniciativas.

Y, por lo tanto, desde el Partido Popular de Navarra les tenemos que decir que no lo vamos a permitir, y que, pese a que costará esfuerzos, y esperemos que no sufrimientos y sufrimientos desgraciados como ha costado en algunos otros casos relacionados con algunas infraestructuras, desde el Partido Popular vamos a tener una posición de firmeza absoluta para que esta infraestructura se lleve adelante. El señor Consejero ha hecho mención a una reunión que espera poder mantener en breve cuando se conforme el nuevo Gobierno, y, desde luego, nosotros esperamos, deseamos y sabemos que así será. Y lo que hace falta, más allá de las diferencias que este Partido Popular en Navarra ha manifestado respecto al modelo de cumplimiento y de financiación, que no nos gusta, de cómo se va a hacer esta obra para Navarra, es que la infraestructura se haga. Porque lo que no sería admisible y lo que no sería comprensible es que Navarra quedará fuera una vez más de los ámbitos europeos y de progreso que, a mi juicio, todos navarros, o al menos de manera mayoritaria, deseamos. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Villanueva. A continuación, por Izquierda-Ezkerra, tiene la palabra la señora De Simón.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Egun on denoi. Buenos días a todos y a todas. Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Astiz y equipo que le acompaña, por las explicaciones que nos ha dado. Voy a centrar mi intervención en nuestra posición y en nuestras dudas en relación con la necesidad de modificar las infraestructuras ferroviarias en Navarra que nos conecten con Europa y que sirvan para el transporte de mercancías así como de viajeros de cercanías y en largas distancias. El portavoz del Partido Popular decía que el objeto de esta sesión era hablar sobre un informe en concreto, pero a mí me ha parecido –igual me equivoco– que el señor Astiz ha hecho un posicionamiento respecto al transporte de ferrocarril que a mí me ha dado la impresión, o así lo he entendido, que suponía una diferencia respecto a su posicionamiento anterior, por eso lo voy a hacer así. En todo casi, sí que es cierto que luego me ha parecido que la señora Castillo, por su interven-

ción, ha entendido otra cosa totalmente diferente a lo que ha entendido yo.

Por lo tanto, para comenzar, yo no sé si el cambio de TAV a TAP, cambiar una consonante sorda por otra sonora, va a suponer un cambio en el proyecto respecto al tren de alta velocidad que ya se ha iniciado en Navarra con unos pocos kilómetros cerca de la localidad de Castejón; si es así, nuestro grupo lo celebrará con mucha alegría.

En todo caso, y para que quede clara nuestra posición, siempre rechazaríamos un tren de alta velocidad que solo sirviera para reducir los quince minutos en los que se puede reducir el viaje de Pamplona a Madrid y sobre todo si no transportara mercancías. Si el proyecto se mantiene como está en la actualidad nosotros no le encontramos ninguna rentabilidad social ni ambiental. Vemos inconvenientes, tenemos dudas e incertidumbres que voy a manifestar aquí, aunque no era el objeto de esta sesión, pero como el debate ha ido por ahí, así lo haré. Entendemos que esta obra va a exigir unas grandes inversiones, un gran consumo de energía no renovable y que va a suponer un desgaste y un impacto medioambiental.

Por otro lado, tampoco le vemos justificación a los sesenta millones de euros que le van a costar a las actas forales de Navarra los intereses de anticiparse en esta obra antes de recibir la cuantía o la financiación del Gobierno del Estado, sobre la que el señor Jiménez expresaba ciertas dudas porque, claro, no sabemos lo que va a pasar en un futuro próximo dada la situación económica de todo el Estado y de Navarra.

Por otro lado, si se mantiene la estructura actual o la estructura de todo el Estado, que parece que no, pero si ese fuera el caso, no parece que sirviera para transportar mercancías porque, de hecho, no hay ni un solo kilómetro de la red del AVE, del TAV, en el Estado, que transporte de mercancías, repito, ni un solo kilómetro. Si fuera así, tal y como se ha proyectado, no pasaría por las estaciones intermedias. Nos parece que el gasto es excesivo, cada kilómetro del TAV –no sé si el TAP será lo mismo– cuesta dieciocho millones de euros. La mayoría de las líneas españolas en este momento son deficitarias. En España el 5 por ciento de los viajeros viajan en tren, en cuanto a las mercancías, el 3,8 por ciento; por ejemplo, en Austria el 50 por ciento de las mercancías va por ferrocarril. Y el impacto ambiental nos parece muy alto.

Por lo tanto, que quede clara la posición del Izquierda-Ezkerra. No se trata del TAV o nada, no se trata de si se hace o no, desde nuestro punto de vista, se trata de cómo se hace. Y, por lo tanto, nuestra apuesta es clara por el ferrocarril, yo creo que como la de todos los grupos, como medio de transporte. Sí, un ferrocarril que lo llamamos de

*carácter público y social, de transporte de mercancías y de viajeros, porque es mucho menos contaminante que el transporte por carretera, y eso está demostrado. Por otro lado, apostamos por los trenes de cercanías para el transporte diario. Y que conecte con Europa y con el resto del Estado, algo a lo que ya ha hecho referencia el señor Jiménez, en lo que, por lo tanto, no insisto, pero si vamos a tener aquí una red que no tenga nada que ver con el Estado.*

*En definitiva, nuestra propuesta en estos momentos de crisis es una propuesta alternativa. Creemos que se podrían aprovechar y adaptar las redes actuales al ancho europeo, radios de curvaturas suficientemente grandes, pendientes máximas, anchuras de tablero, plataformas superiores a las actuales, etcétera, para lo cual se necesitaría menos energía, se producirían menos destrozos ambientales y el coste sería mejor. Se trataría de un tren de doble vía que conectara con agilidad y frecuencia las principales poblaciones de los dos corredores a los que usted, señor Astiz, ha hecho referencia, Pamplona-Ribera del Ebro y Pamplona-Alsasua, por Sakana, lo cual entiende nuestro grupo que requeriría una modificación respecto al proyecto inicial que conectara la red de ferrocarril europea, como usted bien ha dicho, no con el eje del Ebro, o sea, nuestra salida hacia Europa, lo cual requeriría adaptarse al ancho internacional de 1,435 metros y que pueda utilizar velocidad alta, pero esa velocidad, que se denomina doscientos euromed, doscientos, doscientos veinte kilómetros/horas para pasajeros y ciento veinte, ciento cuarenta para mercancías, que sea compatible con los trenes de carácter regional. Y digo esto porque yo he visto totalmente reflejada mi propuesta en la intervención que usted ha hecho, señor Astiz, pero, claro, me han quedado muchísimas dudas una vez oídas las intervenciones del resto de los portavoces. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora De Simón. Habiendo cerrado el turno de los grupos, le corresponde nuevamente la palabra al señor Consejero para contestar a las intervenciones de todos ellos.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA (Sr. Astiz Medrano): *Muchas gracias, señorías. En primer lugar, quiero agradecerles a todos sus intervenciones y las cosas que me han transmitido, de las cuales, lógicamente, he tomado buena nota. Reitero lo que les he dicho. Cuando tenga las claves más armadas..., porque, evidentemente, señorías, claro que es un lío, en menudo lío estamos todos metidos, porque en estos momentos estamos todos redefiniendo las áreas económicas de un área que llamamos Europa, el tema es que seamos de alguna forma capaces de abstraernos desde el localismo a esta visión global que va a*

*determinar de manera machacona cuál va a ser el posicionamiento que tenga Navarra no solo dentro de España sino también en el conjunto de Europa. Ese es el gran tema. Además, lo estamos haciendo, fíjense ustedes qué lío tenemos, tomando decisiones de carácter estratégico que Europa las va a llevar sí o sí, cuando sabemos que los que estamos aquí –supongo que muchos de ustedes sí– no vamos a recoger esos frutos y que posiblemente lo que estamos hoy determinando va a ser lo que los navarros van a recoger a años vista. Claro que tenemos un lío, pero lo tenemos todos, señorías. Yo en estos momentos tengo unos líos determinados por la gestión del departamento que ocupó, pero en este tema, como representantes del conjunto de la ciudadanía, de verdad que tenemos un lío. Espero que sea un lío, como siempre, que de alguna forma suponga un impulso para Navarra. Como decía, reitero el tema de mi comparecencia pública a petición propia porque no es que tengan derecho, es que es mi obligación y es su derecho darles la máxima información en este tema que es un lío para todos.*

*Lo que ha comentado con buen criterio el señor Jiménez del tema temerario me ha recordado algo que comparto, es decir, me ha recordado a Alicia en el país de las maravillas cuando la Reina Roja decía eso de correr para quedarnos en el mismo sitio. En ese escenario estamos. Tenemos que correr para estar en el mismo sitio, estoy hablando de posicionamiento económico y de posicionamiento como navarros, y tenemos que correr todavía mucho más para ganar ventaja competitiva. Entonces yo creo que lo temerario en estos momentos es no competir y no acelerar.*

*Como les decía –no quiero entrar en el tema del informe de MECESA y demás pero, bueno, entraré en lo que quieran ustedes–, este es un poco el posicionamiento, en estos momentos estamos redefiniendo áreas económicas y, además, con un escenario. Posiblemente, desde un punto de vista de redefinición del área económica, esta definición que está haciendo Europa de las redes transeuropeas es imprescindible para estar situado económicamente bien, pero, señorías, no es suficiente. Es decir, el hecho de que tengamos las vías imprescindibles o los medios imprescindibles que determinen el área económica no nos dice que, unido a estas vías, se van a desarrollar áreas logísticas, actividades económicas, es decir, que vamos a tener que llevar muchos trabajos en transversal. Va a ser imprescindible, pero, señorías, no va a ser suficiente. Y ese es el escenario en el que nos estamos moviendo.*

*Además, es cierto, tenemos que convencer a los ciudadanos, porque, lógicamente, el ciudadano concreto hoy tiene su problema, el que sea, unos el desempleo, otros otra situación, y sé que es difícil*



que precisamente en una situación de crisis económica tengamos que lanzar el mensaje de que hay que realizar unas inversiones y unas infraestructuras. Ciertamente es que los fondos vienen de donde vienen, pero, señorías, no son fondos que se puedan utilizar para otras cosas, son fondos que se utilizan para estas grandes infraestructuras o no se utilizan. Es así. Yo sé que es un tema difícil y que puede dar lugar a un fácil discurso, el problema es que es responsabilidad de todos superar ese discurso porque hay que llevar, como bien han dicho, una gran labor pedagógica, de explicación.

Discúlpenme que haya metido esa derivada entre alta velocidad y altas prestaciones, no buscaba que entrásemos en esa dinámica, sencillamente trataba de transmitir que no hablamos de velocidad. Al final, entiendo, como ustedes, que cuando nace el tren, en un entorno muy determinado, parecía que lo interesante era la alta velocidad, si llegábamos cinco minutos antes, cinco minutos después. Claro que un aumento de la velocidad va colateral a unas determinadas redes y a unas determinadas infraestructuras. Eso es una secuencia lógica. También les tengo que decir que el concepto de velocidad no es el mismo para viajeros que para un tren de mercancías. Sería una locura pensar que un tren de mercancías va a ir a trescientos cincuenta por hora, no es ese el concepto de velocidad para un tren de mercancías, evidentemente, tiene una velocidad determinada, pero va unido a la colateralidad de la mejora de las infraestructuras.

Y, miren, señorías, en este tema todos tenemos un papelón, porque todos vamos a tener que posicionarnos. Y yo entiendo que quieran posicionarse y, además, es comprensible. El otro día estaba en Tudela y un señor me dijo: mi problema es que yo vengo a la localidad vecina y para la localidad vecina no necesito el tren de altas prestaciones. Le dije: pues tiene usted razón, ¿qué le voy a decir? Es muy difícil que le convenza a usted. Y me dijo: y, además, me quedan cinco años de actividad. Pues oiga, ya está. El problema es lo que estoy diciendo. Claro que tenemos un lío, estamos trascendiendo una inversión que está determinando áreas y que posiblemente al vecino de hoy o de mañana no le soluciona el tema.

Lo que sí quiero decir es que yo creo que es importante situar, porque es de justicia, los avances que se han dado. Vamos a ver, señorías, en la determinación de las grandes infraestructuras, no nos olvidemos, hay siempre una difícil conexión. Hay que adecuar los plazos, tenemos que adecuarlos a unas situaciones que vienen determinadas porque al final —luego les diré otra cosa que quiero comentarles—, lógicamente, cuando yo hablo del corredor navarro estoy pensando en globalidad y estoy hablando desde la entrada por la muga de

Zaragoza hasta la salida por la muga con la conexión con la Y vasca. Esa es mi preocupación. Señorías, no piensen ustedes que estoy pensando solo en el tema de Castejón-Pamplona. Claro que tenemos que hacer ese tema porque esa es la apuesta; es la apuesta unitaria de visión de conjunto que tenemos que tener.

Y tendremos que ir adecuando un montón de cosas sobre la marcha, porque la conexión por la zona de Tudela está sujeta a estudios de impacto ambiental por parte del Ministerio de Fomento. Tenemos que solucionar el tema de Tudela. Tenemos que hacer la parte que tenemos nosotros con respecto a Castejón-Pamplona. Tenemos que adecuar porque, además, estas grandes infraestructuras se van haciendo y se van adecuando a cada momento y a cada posibilidad. Acuérdense, señorías, de que les he dicho en mi intervención que aquí no estamos para solucionar, entre comillas, los problemas urbanísticos de las zonas, estamos hablando de una gran infraestructura y es lógico que en una situación de bonanza se permita llevar como añadido o como mochila a estas actuaciones otro tipo de actuaciones. Es que ni siquiera estamos discutiendo muchas cosas. Oiga, es que en su momento eran buenas. Sí, pero, bueno, la pregunta ahora es: ¿son sostenibles? Si no son sostenibles lo que tenemos que hacer es buscar la solución adecuada, porque el proyecto europeo de la red básica transeuropea se va a llevar adelante de todas formas.

Hablaba de lo de la ventaja competitiva. Hombre, nos guste o no nos guste estamos compitiendo en la redefinición de la red básica transeuropea con otras regiones de España, como en Europa están compitiendo con otras regiones, y, miren ustedes, en las grandes infraestructuras hay un elemento muy importante, y es que al final se terminan haciendo las cosas por quien ha empezado las actuaciones. Es que es así. Porque son inversiones tan grandes que no se trata de decir: oiga, es que podemos pinchar los Pirineos por cinco zonas. Oigan, señorías, que no es así. En estos momentos la definición es zona Mediterránea, zona Atlántica y el corredor Cantábrico-Mediterráneo, y si nosotros no nos subimos a ese carro, no se preocupen, que habrá otras regiones encantadas de hacerlo. Es así. En ese sentido hablo de la ventaja competitiva. ¿Que ha hecho Navarra muy bien? Sin duda. Se han cometido errores. Claro. Y, no se preocupen ustedes, los que he de cometer yo y los que cometerán los demás mientras hagan cosas, se trata de que cometamos los menores errores posibles. Pero esta ventaja competitiva de acelerar este proceso, miren ustedes, yo ya sé que la red básica transeuropea, en su primer apartado, se redefinió en octubre, y les alabo el gusto. Nuestros vecinos de al lado, del País Vasco, también han acelerado. Tampoco estaba redefini-

da la red básica transeuropea hasta el 19 de octubre, pero ellos no han perdido comba en la definición de la Y vasca. Faltaría más. Y también creo que la apuesta que hizo el Gobierno de Navarra en su momento de acelerar este tema ha sido importante e interesante.

Y claro que se ha ido readaptando. Ya sabemos que el tren de alta velocidad nació inicialmente como un proyecto de viajeros y que se ha ido redefiniendo, afortunadamente, porque Europa es machacona, porque la concertación que había de lo que era la alta velocidad no encajaba con lo que en el 2001 se definió como el Libro Blanco europeo y lo que en el 2011 ha redefinido como el Libro Blanco europeo, que desde el primer momento machaconamente estaba diciendo lo que estaba diciendo, y nosotros nos quedamos posiblemente en la espuma. Qué bien, corremos más que nadie. Como digo, estamos en una apuesta europea que se va a llevar adelante y, como digo, es una definición que tenemos que hacer entre todos.

Miren, señorías, el tema es tan importante que, de verdad, recogeré todo lo que han dicho ustedes y trataré de evitar todo aquel elemento que pueda generar discordia. Ni siquiera voy a entrar en la explicación a raíz de lo que ha dicho el señor Villanueva del tema de cuando se inauguró. Miren, era muy sencillo, pero, vamos, pediré disculpas y me cuidaré muy mucho, porque el tema es lo suficientemente importante como para que ni siquiera haya esos matices. En aquel momento sencillamente se había hecho el acta de replanteo y en aquel momento tenían que hacer, para empezar lo que era el contrato, iniciar las obras. Ni les dijimos ni les dejamos de decir, oiga, lleven ustedes máquinas o no lleven máquinas, pero, de verdad, pediré disculpas y aprenderé de lo que ustedes dicen. Porque, mire, yo soy muy poco ducho en la política cotidiana. He aprendido una cosa, que muchas veces lo importante no solo es lo que se hace sino que también hay otro elemento muy importante socialmente, que es la percepción. Y puede ser interesante o puedo tener o no tener razón en lo que haga, pero si la percepción que pueden tener los medios de comunicación y la que pueden ustedes o la que pueden tener los ciudadanos no es la adecuada no lo habré hecho bien. En ese sentido, pediré disculpas como las tengo que pedir, sencillamente, porque es tan importante esta infraestructura, estamos todos tan metidos en el lío, en lo que estamos decidiendo que cuantas menos cosas colaterales haya, mejor.

Quería transmitirles también que mi visión del corredor de Navarra es una visión global y que para mí el corredor navarro, insisto, es desde la entrada por un lado hasta la salida por el otro lado, y que mi responsabilidad, mientras esté en esta, será la de acelerar al máximo los plazos en

esa línea, sabiendo, además, que siempre es un problema complicado porque tenemos que competir con otros y a la vez tenemos que adecuar los plazos. Tenemos que adecuar plazos porque, como bien saben ustedes, tiene una conexión por un lado y por otro. Tenemos que adecuar plazos con la situación del entorno en el que nos movamos desde un punto de vista también presupuestario. Europa ya ha marcado en la red básica transeuropea unos plazos, Red básica 2030, Red global 2050. Nosotros estamos en la red básica. Ese es el plazo que se ha marcado Europa. Es cierto que el Ministerio de Fomento se marcó como adecuación del plazo para el conjunto de la red básica en España el año 2020, y nuestra labor será intentar acelerar los plazos lo máximo posible, pero siempre jugando con esa adecuación. Sepan ustedes que en este juego hay varios factores: Europa, España, ADIF y nosotros. Y debo tener la modestia sobre todo de ir diciendo las cosas y de ser absolutamente transparente. En este tema tiene usted toda la razón, señor Amezketa. Y no digo que haya habido mala voluntad, que no me meto. Es decir, debemos tener un plus de transparencia y de información con este tema, porque sé que es muy difícil también para ustedes, me refiero al conjunto de grupos políticos, porque esta labor de pedagogía tenemos que llevarla entre todos, porque no es como una inversión tangible que mañana la ven nuestros conciudadanos en un tema concreto, no es eso, y ustedes saben que no es eso.

Señor Villanueva, en estos momentos permítame que traslade mi felicitación a su grupo político pues van a coger la responsabilidad del Gobierno de España. Sé que he contado con su colaboración al respecto y en este tema, evidentemente, les voy a pedir la máxima colaboración ante el nuevo Ministro y ante el nuevo Gobierno de España para buscar la máxima ayuda precisamente para que esta ventaja competitiva del corredor navarro no solo termine absolutamente encajada en la red básica transeuropea sino en todos los temas que tenemos que hacer de adecuación de los convenios, etcétera.

En definitiva, y acabo con esto, señorías, en estos momentos se están redefiniendo las áreas económicas por las cuales Europa ha hecho una apuesta muy determinada. Además, curiosamente, en esta redefinición nadie tiene esos datos que a todos nos gustaría cuantificar, es decir, lo que dice Europa es lo que dice. Europa como área se empeña en que en el año 2030 y en el año 2050 las mercancías vayan en esos porcentajes, y es muy difícil en estos momentos decir: oiga, cómo pongo el termómetro para ver... Yo sé cómo está en estos momentos en Navarra, y lo que sí sé es que en este tema y en las redefiniciones económicas de las áreas, en este caso el área euro, o nos subimos a ese carro o nos caeremos, porque Europa es

*machacona en la consecución de sus objetivos. Como les decía, se están redefiniendo las áreas económicas. Europa ha hecho su apuesta claramente en el Libro Blanco del 2011. Tenemos que adecuar el aspecto de colaborar con el aspecto de competir. Lógicamente, tenemos que mirar el tema de la financiación, pero, al final, porque no nos queda otro remedio, estamos hablando de recursos, entre comillas, ajenos. Ya sé que Navarra, lógicamente, coparticipa en el pago del conjunto del corredor de la red básica transeuropea española a través de su aportación al Estado, hasta ahí llevo, lo que digo es que esa inversión se va a hacer de todas las maneras, con lo cual si no pasase por Navarra pasaría por Aragón o pasaría por otro sitio. Lo que les decía, en la redefinición del área, la red básica es imprescindible pero no suficiente, quiero decir que como nos durmamos también en los desarrollos de las áreas logísticas, intermodales, etcétera, lógicamente, no habremos avanzado lo suficiente. Y, sobre todo, lo que les digo es que tengamos todos una visión de conjunto. Esto no es una apuesta de norte contra sur, de Pamplona contra Tudela, de Tudela contra la Sakana. Navarra es toda, norte, sur, este y oeste. En este tema, lógicamente, les emplazo a todos. Sé que no tenemos hoy todas las respuestas, como muy bien ha dicho no sé si el señor Jiménez, precisamente porque Europa se va redefiniendo, lo que sí tenemos ya son unas líneas muy claras en las cuales sabemos, y es mi apuesta, que Navarra debe estar subida en ese primer nivel. Muchas gracias a todos y les pido, como les he dicho, su colaboración.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero.*

**Pregunta sobre diversas cuestiones en relación con la previsión e inversión en los diversos tramos del Tren de Altas Prestaciones, presentada por el Ilmo. Sr. D. Manu Ayerdi Olaizola.**

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Entramos en el segundo punto del orden del día, que es una pregunta de Nafarroa Bai en relación con diversas cuestiones del tren de alta velocidad. Tiene la palabra el señor Ayerdi.*

SR. AYERDI OLAIZOLA: *Buenos días. Doy por reproducida la pregunta.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA (Sr. Astiz Medrano): *En cuanto al proceso que conlleva una infraestructura de estas características, tengo que decirle que cabe mencionar el proceso que se ha seguido hasta la situación actual. Hemos recogido una larga lista de protocolos y convenios firmados que han demorado la ejecución de la obra, así como los pasos inmediatamente anteriores.*

*Con esto cabe entender, por un lado, que se debe tomar conciencia del largo recorrido que hay que gestionar para abordar un proyecto de esta envergadura y, por otro lado, que los principales pasos que se han dado hasta la fecha deben materializarse en proyectos básicos de trazado y constructivos, así como en estudios informativos concluyentes.*

*En estos momentos, como usted sabe, concretamente se está en el proyecto de construcción del tramo 1-2, que es Cadreita-Villafranca, y, por otra parte, se ha abierto el plazo para presentar ofertas en la licitación del tramo 1-1, que es Castejón-Cadreita.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Por el grupo de Nafarroa Bai, tiene la palabra el señor Ayerdi.*

SR. AYERDI OLAIZOLA: *Conozco bien la situación de los tramos que están abiertos, incluso he escuchado por televisión la comparecencia anterior, y conozco bien su transparencia y su disposición a facilitar siempre la información correcta, es más, como usted decía, yo diría que, dado el estado de indefinición y de necesidad de ir concretando y materializando las cosas, igual es hasta mejor que vayamos más lentos, mucho más lentos. Por eso mismo me extraña que hayamos puesto 134 millones de euros, porque 134 millones de euros es la cifra que está extraída del anexo del convenio para el año 2012, y es una cifra en la que, desglosada entre obras, proyectos y dirección de obra y expropiaciones, ha habido un cierto movimiento porque había 134 en el convenio, 125 en obra, y ustedes han puesto 116; 4 en proyectos, ustedes han puesto 10; 5 en expropiaciones, ustedes han puesto 8. Pero lo que estaba claro es que esos 134 que vienen en el anexo del convenio tenían una condición, y es que todos los tramos estuvieran ya lanzados, licitados, contratados y en marcha, con una parte de obra ejecutada en el 11. Yo creo que ahora mismo cualquiera nos damos cuenta de que es difícilmente creíble, nadie lo puede creer desde fuera, y mucho menos usted, que en el año 2012 se puedan ejecutar 134. Está claro que no resulta creíble. Entonces, no sé cuál es la motivación, y yo creo además que le trasciende a usted, de hecho, yo había hecho la pregunta a otra sede por eso. No entiendo bien la motivación de por qué en este caso, creo que en contra de ese principio de transparencia del que usted habla, se ha puesto una cifra que, a mi juicio, en absoluto responde a la realidad. Por eso preguntaba que cómo se distribuyen por fases exactamente esos 134. Es más, casi lo que deseo es que me diga que no son 134, que van a ser muchos menos, porque creo que es bueno después de lo que hemos escuchado en las dos horas anteriores. Le animo a que,*

*con ese espíritu de transparencia, me diga de dónde salen esos 134, tramo por tramo.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Ayerdi. Para contestar y cerrar el turno tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA (Sr. Astiz Medrano): *Muchas gracias, señor Ayerdi. Lógicamente, en estos momentos no había otra forma de consignar presupuestariamente los 134 millones de euros porque están recogidos como tal en el convenio que mantiene el Gobierno de Navarra con el Estado, con lo cual la consignación presupuestaria ahí está.*

*El nivel de ejecución es el tema que tenemos que ver, y lo sabremos, lógicamente, a final de año.*

*Mi voluntad, como les he dicho, es hacer una comparecencia, a petición propia, sobre el conjunto de actividades que hay, porque en este tema no solo cuenta nuestra voluntad, sino también la del que paga el dinero y va a financiar. Lógicamente, vamos a tener que hacer un replanteamiento del tema.*

*¿Cuál será el nivel final de ejecución a final de año? Pues tampoco le sé dar la respuesta, lo que sí le puedo decir son los pasos que hemos dado previamente a la actual situación de cambio de ministerio. Son tramo 1-2, como usted conoce; tramo 1-1, la licitación; proyecto básico tramo 2; proyecto básico tramo 3; y proyecto de trazado correspondiente al tramo 3 y al tramo 4.*

*También hemos avanzado en hablar con ellos sobre algún tema para ver cómo está la conexión con la parte de la muga de Zaragoza, ver qué solución se da a la estación de Pamplona más otro tema que yo creo que es muy importante, que es la determinación de la conexión con la Y vasca. Por eso les he dicho en mi comparecencia, y lo sabrá si la ha seguido por televisión, que para mí el tramo navarro es salida y entrada. En estos*

*momentos no sería capaz de decirle cuál va a ser el nivel de ejecución en el año 2012; no sería capaz, entre otras cosas, porque tenemos que entrar en ese plano de revisión colectiva de lo que va a ser. Mi voluntad es que sea el mayor posible por una sencilla razón, no solo porque en esa línea competitiva, cooperativa que tenemos que llevar seguimos adelantando lo que es el corredor navarro, sino también porque cuanto más obra haya en estos momentos de crisis es mejor. Intentaré lo que le digo, que sea la mayor posible, pero tampoco me atrevo..., o sea, sería una temeridad por mi parte decirle cuál va a ser la cuantía que se va a ejecutar. Cierto es, como usted conoce, que con respecto a los plazos que en su momento se establecieron en el convenio llevamos un atraso evidente, es decir, teóricamente, para el año 2011 iba a haber una ejecución de 41 millones de euros. Usted hizo la pregunta, se le contestó, y sabe que no ha sido así.*

*¿Qué tendremos que hacer? Lógicamente, redecuar los calendarios con el nuevo ministerio más Adif más esta redefinición que hay de las áreas europeas. ¿Desde qué voluntad? La de seguir siendo competitivos en el sentido de acelerar los pasos porque nos conviene y, segundo, poder ejecutar el mayor número de obra posible a lo largo del ejercicio de 2012.*

*Siento no poder ser más preciso, pero si tratase de dar precisiones en las cosas que no dependen de mí estaría incurriendo como mínimo en un brindis al sol, algo que pretendo no hacer nunca con ustedes.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Señorías, no habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 14 HORAS Y 3 MINUTOS.)