



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

IX Legislatura

Pamplona, 24 de enero de 2017

NÚM. 31

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 24 DE ENERO DE 2017

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para informar sobre las razones de la decisión de ubicar lo que se denominaba como un intercambiador de autobuses en la AR-2 de Tafalla.
- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para informar sobre los colapsos de tráfico acontecidos el día 23 de noviembre en la Autovía A-15 y en la N-121-A, como consecuencia de nevada.

(Comienza la sesión a las 9 horas y 36 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para informar sobre las razones de la decisión de ubicar lo que se denominaba como un intercambiador de autobuses en la AR-2 de Tafalla.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Egun on, foru legebiltzarkide jaun-andreok. Hasi dugu Garapen Ekonomikorako Batzorde honen bilkura. Damos por iniciada esta sesión de la Comisión de Desarrollo Económico. Contamos con la presencia del Vicepresidente Económico del Gobierno de Navarra, señor Ayerdi. Le acompaña, igualmente, su Jefe de Gabinete, don Peio Ayerdi. El orden del día, reducido al primero de los puntos –anuncio–, ya que ha sido retirado el segundo, se ciñe a la solicitud que hace el señor Zarraluqui, de Unión del Pueblo Navarro, de comparecencia para que el Consejero de Desarrollo económico informe sobre las razones de la decisión de ubicar lo que se denominaba como un intercambiador de autobuses en la AR-2 de Tafalla. Para ello, tiene un breve tiempo de exposición. Señor Zarraluqui. Cuando quiera.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Buenos días a todos. Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, Consejero, Jefe de Gabinete. Cuando apareció la noticia –a finales de octubre, creo que fue– de la elección del emplazamiento concreto de lo que se ha venido a denominar intercambiador de autobuses de Tafalla –quizás, un poco pomposamente, porque utilizando estos términos parece que estamos hablando de algo ingenieril, casi, y realmente es un sitio donde paran los autobuses, se baja, se sube; en fin, una estación de toda la vida, ni más ni menos–, en los medios de comunicación se señalaba en esas noticias que había habido ciertas discrepancias en el seno de la corporación municipal por la ubicación elegida.

Algunos partidos objetaban, en concreto, que el emplazamiento del citado intercambiador podría generar ciertos problemas por la proximidad a un colegio público comarcal, que se encuentra en sus inmediaciones. Además, decían que habría sido mejor emplazamiento o que ellos preferían un emplazamiento más en el entorno de la actual estación de Renfe.

Por todo eso, solicitamos su comparecencia para que nos diera la explicación sobre las razones que les han llevado a elegir ese punto en concreto y cómo ha sido el proceso de selección. En definitiva, cuáles han sido los motivos para ir, precisamente, a esa parcela ubicada –no lo he dicho antes– en una zona que urbanísticamente se llama AR-2, un desarrollo que se hizo hace ya unos años, en el sur de Tafalla, en el entorno de lo que es el velódromo de Induráin y un hotel que hay cerca. Nada más, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Zarraluqui. Por tanto, sin más dilación, tiene la palabra el señor Ayerdi. Nahi du cunean.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Egun on guztioi. Buenos días. Buenos días, señor Zarraluqui. En primer lugar, quiero decir que el término «intercambiador» a mí también me sorprendió, la verdad, cuando los técnicos lo señalaron, pero no he querido modificar la terminología, que vino de abajo hacia arriba. Con lo cual, sí, efectivamente, es una denominación curiosa.

A partir de ahí y vista su exposición, veo que lo que le interesa fundamentalmente no es tanto saber por qué tomamos la decisión de hacer un intercambiador, sino por qué tomamos la decisión de hacerlo ahí. Por lo tanto, usted no quiere saber tanto las razones del intercambiador. El texto de la comparecencia me ha generado dudas; no sé si usted lo que quería era que le justificáramos la necesidad del intercambiador o la ubicación, o las dos cosas. Con lo cual, habiendo centrado el tema en la ubicación, yo tranquilamente se lo cuento. Y a ver si conseguimos tener el cable y podemos verlo con imágenes, que creo que será mejor.

En cualquier caso, sí que quiero adelantarles antes que justo mañana en sesión de Gobierno el Gobierno adoptará el acuerdo para la formalización del convenio con Tafalla.

Lo tengo en papel, en cualquier caso. Ya está ¿no? Entonces, como les decía, mañana, el Consejo de Gobierno adoptará el acuerdo de formalizar el convenio, un convenio que ya ha sido aprobado también en Pleno por el Ayuntamiento de Tafalla en diciembre.

En cuanto a las alternativas, en primer lugar, en ese plano que tienen ustedes ahí ven las diferentes que se han analizado con los círculos en azul, todas y cada una de ellas. En total, son unas diez. Ahora iremos una a una, ficha a ficha, pero sí que les quería señalar que, siendo esto Tafalla, en ese estudio de alternativas se ha analizado –yo creo que son, aproximadamente, diez. No sé si son diez, ocho, en fin– un número de alternativas importante, no ha sido una cuestión de coger una y decir: Esta, y ya está, sino que se le ha dado vueltas a las distintas opciones.

Yendo una a una podemos ir las comentando. En concreto, había una opción en la parcela 432 del Polígono 30, una parcela de 1.721 metros cuadrados, propiedad del Gobierno de Navarra. Y en cada una de ellas verán ustedes que, por cada emplazamiento, les contaré una ficha y, en esa ficha, los aspectos positivos y negativos, los problemas y las ventajas de hacerlo ahí. En este caso, era propiedad del Gobierno de Navarra, pero requería modificar el sistema viario adyacente, ya que con el viario actual no es posible realizar los giros de los autobuses y no hay visibilidad para los giros a la izquierda. Modificar el sistema viario implica reducir la superficie de la parcela, por lo que no quedaría espacio suficiente para la coexistencia, como mínimo, de seis autobuses, siendo, además, que se dimensiona para ocho. No es compatible, por lo tanto, esta ubicación con las fechas de licitación de las líneas de transporte. Sí que es cierto que se podrían mantener las paradas actuales en el casco urbano de Recoletas y Panueva. Con esta actuación, se eliminaría una zona de aparcamiento público importante, incrementarían el tráfico de autobuses por el tramo sur de la travesía y, además, los introduce en la avenida de Sangüesa, la cual no posee anchura suficiente para el cruce de dos autobuses. Aumentaría los problemas de seguridad vial y, desde luego, problemas durante el mes de agosto por su coincidencia con el recorrido del encierro. Con lo cual, esto son pros y contras de una de las ubicaciones analizadas, que no fue la escogida.

La siguiente es la parcela 46, en el polígono 30. Esta es de propiedad municipal. No tiene espacio suficiente, a no ser que se utilice parte del parque del Conde. Requiere también modificar el sistema viario existente para permitir los distintos movimientos de los autobuses y no hay espacio suficiente para esta modificación. Aumentaría también los problemas de seguridad vial en la avenida de Tudela, incrementarían el tráfico de autobuses por la parte sur

de la travesía y, además, se anularía la parada de Recoletas, que pasaría a esta nueva ubicación, y se mantendría la parada de Panueva.

La siguiente ubicación analizada, la parcela 380 del polígono 32, son 3.049 metros cuadrados de propiedad municipal. Está alejada del centro urbano, requiere modificar el sistema viario adyacente para permitir posibles giros de los autobuses, no hay terreno para ello salvo que se expropian parcelas particulares o urbanas, la calle Alto de las Cruces no tiene anchura suficiente para el cruce de los autobuses, no es compatible tampoco con las fechas de licitación que pretendemos. Reduciría el tráfico de autobuses por travesía, eso sí; se podrían mantener las paradas de Recoletas y Panueva, y habría la posibilidad de usar el bar como zona de espera en esta ubicación, que tampoco es la escogida.

La parcela 360, polígono 31, que es la escogida, son 3.191 metros cuadrados de propiedad municipal. El viario existente se adecúa a las necesidades y no requiere modificaciones ni inversiones adicionales, reduciría el tráfico de autobuses por la travesía, es compatible con las fechas de licitación planteadas, permite mantener las paradas de Recoletas y Panueva, no tiene interferencia con autobuses escolares –en concreto con un autobús y un microbús–, menos problemas de seguridad vial que en travesía y, además, es una zona con servicios: tiene bares, tiene el hotel, tiene supermercado, tiene la Ciudad Deportiva. Esta es la opción escogida.

Se analizaron también las parcelas 85 y 86 del polígono 30. La 86 es propiedad del Ayuntamiento, la 85 es propiedad privada. Esta requería modificar el sistema viario adyacente para permitir los posibles giros de autobuses y, además, habría que demoler la nave existente; espacio escaso para albergar las dársenas y la modificación del sistema viario, no era compatible con las fechas de licitación, sí que se podrían mantener las paradas de Recoletas y Panueva, incrementaría el tráfico de autobuses por la parte sur de la travesía y, además, los mete por la avenida de Sangüesa, que, como ya he señalado antes en otra opción, no posee la anchura suficiente para el cruce de dos autobuses y, además, requiere eliminar el aparcamiento en ambos lados de dicha avenida; aumenta los problemas de seguridad vial y también los problemas durante el mes de agosto.

La parcela 714 del polígono 35 son 1.014 metros cuadrados privados. La zona vial es del Gobierno de Navarra, requiere expropiación, incrementa el tráfico de autobuses por toda la travesía, incrementa –por lo tanto– los problemas de seguridad vial, requiere modificar el sistema viario para permitir los giros de autobuses, elimina una zona de aparcamiento público importante, sí podría ser compatible con las fechas de licitación y sí habría podido mantener las estaciones de Recoletas y Panueva.

La parcela 20 del polígono 27 es una parcela de 1.247 metros cuadrados, es propiedad de Adif, por lo tanto, la gestión para la adquisición de los terrenos sería larga y complicada. Requiere modificar el sistema viario adyacente para permitir posibles giros de autobuses y demoler naves existentes actualmente en uso; superficie escasa para el diseño de las ocho dársenas y la adecuación del sistema viario, no es compatible con las fechas de licitación, sí que se podrían mantener las paradas de Recoletas y Panueva, habría incrementado el tráfico de autobuses – como las otras que están en esa zona– por la parte sur de la travesía y, además, los mete por la

avenida de Sangüesa, con lo cual genera los problemas que hemos dicho antes, y también los mismos problemas del mes de agosto que hemos comentado antes.

Las parcelas 430 y 431 del polígono 30, una de 4.305 metros cuadrados y la otra de 1.629, son las dos propiedades privadas de alto valor catastral; dificultades, por lo tanto, para la adquisición. Requieren modificaciones importantes del sistema viario adyacente para permitir posibles giros, no son compatibles con las fechas de licitación, sí permiten mantener las paradas de Recoletas y Panueva, incrementarían el tráfico por la avenida de Estella, con lo cual habría problemas de giro en dirección Tudela o, en su caso, podrían ser desviados, en esta alternativa, por la calle Ábaco, y aumentarían los problemas de seguridad vial en la zona de la travesía de la calle Tudela.

Finalmente, la última alternativa que se consideró, las parcelas 39 a 42 del polígono 30, son propiedad privada, requieren modificaciones importantes del sistema viario, no son compatibles con las fechas, sí habrían podido mantener las paradas de Recoletas y Panueva, incrementarían –como la anterior– el tráfico por la avenida de Estella y, además, esta, en este caso, es una zona todavía no urbana para la espera de los viajeros.

Entonces, como ven ustedes, se contemplaron yo diría que un número importante de opciones, cada una con sus inconvenientes y con sus puntos fuertes. En el análisis realizado los equipos técnicos no tuvieron ninguna duda de que la mejor alternativa es la que, finalmente, se ha escogido. Era la que reunía más puntos fuertes. Me imagino que todas tienen siempre algún inconveniente, nada es exactamente perfecto, pero sí que el criterio técnico fue, en este sentido, unánime.

Luego, además, yo creo que con buen criterio, el Ayuntamiento de Tafalla quería poner en valor también el mantenimiento de las paradas urbanas de Recoletas y Panueva. Creo que, además, en el convenio que va mañana añadimos alguna otra más, me parece. Se ha negociado para que también en esa función de Tafalla como cabecera de comarca los autobuses puedan tener parada en distintos lugares de Tafalla, para que los vecinos de la comarca puedan decidir dónde paran en función de las necesidades. Y cotejando todo eso, la verdad es que se ha decidido que esa es la opción más favorable.

Como ustedes saben, tiene partida presupuestaria, ya está incluida con una dotación suficiente, y el objetivo es, en este año 2017, una vez que hoy ya el Gobierno formalice el acuerdo y firmemos el convenio con el Ayuntamiento, proceder a la actuación correspondiente.

Ese es el análisis realizado y las razones por las cuales la opción escogida es la opción que ustedes conocen. Nada más por mi parte.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Vicepresidente. Por tanto, comenzando por el grupo proponente, tiene la palabra, por Unión del Pueblo Navarro, el señor Zarraluqui. Cuando quiera.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Muchas gracias, señor Presidente. Seré breve, porque la explicación del Consejero ha sido exhaustiva y yo diría que convincente. Evidentemente, cuando uno toma conocimiento de una decisión como esta, tampoco tiene los datos y, bueno,

hay varias opciones. Una de ellas es llamar al Consejero para que nos lo explique. Además, normalmente usted lo explica muy bien, con lo cual hay que agradecerle, en ese sentido, que lo haya hecho una vez más.

He de confesarle que en un primer momento y tal como se señalaba en la prensa, la impresión es que se había elegido una parcela fundamentalmente debido a esa facilidad de acceso de los autobuses y también por el hecho de que fuera una parcela municipal. Ahora nos ha mostrado distintas alternativas que evidentemente demuestran lo contrario, que se han estudiado varias alternativas y eso a nosotros nos congratula que haya sido así y que haya sido tan exhaustivo.

Es verdad que nosotros encontramos algún problema también –no podría ser de otra manera– en la parcela elegida, que tiene sus virtudes, pero, desde nuestro punto de vista, tiene dos problemas. Uno, que no es muy céntrica, está más bien al sur. Eso se puede resolver –como parece que se va a resolver– con la utilización de los autobuses en vacío, pero haciendo de autobús urbano o lanzaderas o no sé, porque la verdad es que las noticias son un poco confusas. Pero, sobre todo, el hecho de que no estuviese en las proximidades de la estación de Renfe, porque, para mí, esa es la principal objeción que se le puede poner a este punto, por el hecho de que la relación entre el viajero de autobús y el viajero de tren sea más fácil, más inmediata, se puedan crear sinergias. Por lo tanto, una estación que ha tenido bastante eco en la prensa por parte de determinados grupos que han promovido sus campañas en relación con que si se iba a cerrar, que si no se iba a cerrar, que si «mantengamos nuestra estación», al final, no tiene ese refuerzo de localizar en sus inmediaciones un elemento que podría reforzar su papel y podría permitir que, efectivamente, acudieran más viajeros a esa estación a través de la facilidad que da el acceso en autobús, que, en definitiva, es lo que va a defender la estación, porque no la va a defender otra cosa. Si hay viajeros, esa estación seguirá siendo utilizada y seguirá siendo útil. Si no hay viajeros en el tren, lógicamente, su porvenir empieza a tornarse más gris.

Tampoco conocíamos cuál había sido el proceso de estudio multifactorial que ustedes han hecho, ni tampoco teníamos conocimiento de que se hubiera hecho ningún proceso de participación en este sentido, cosa que habría sido, desde nuestro punto de vista, interesante, habida cuenta de que es una infraestructura ya no solo por el pomposo nombre de «intercambiador», sino porque, efectivamente, creo que es una infraestructura que trasciende el ámbito municipal de Tafalla y es una infraestructura más pensada en la comarca del entorno de Tafalla, en la medida en que muchas personas utilizarán el autobús para llegar a Tafalla y de Tafalla irán hacia arriba o hacia abajo, pero a partir de ese punto. De ahí el sentido de la palabra «intercambiador», porque, efectivamente, van a cambiar de autobús, se van a apea, algunos lo llamarían «apeadero». En ese sentido, sería también interesante que esa instalación tuviese alguna protección para el viajero, sobre todo en invierno. Imagino que ustedes lo habrán pensado y, si no, vayan pensándolo, porque sería una cosa interesante porque, en efecto, aunque se procure la coordinación de autobuses, muchas veces hay tiempos muertos en los que no conviene coger fríos. Y poco más que decirles. Lo ha explicado usted perfectamente y, por lo tanto, no queda más que darle las gracias y desearle que todo salga perfectamente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Zarraluqui. Eta jarraian Geroa Bairen legebiltzar-taldearekin, Eraso jaunak du hitza; nahi duzunean.

[Y a continuación por parte del grupo parlamentario Geroa Bai tiene la palabra el señor Eraso; cuando quiera.]

SR. ERASO SALAZAR: Eskerrik asko, Lehendakari. Buenos días, señores Ayerdi. Poco más de lo que ha dicho el señor Zarraluqui. La verdad es que la exposición ha sido muy, muy clara. Está claro que no ha sido una decisión tomada a capricho. Nosotros sí que ponemos en valor el estudio que ha realizado el departamento y el estudio que ha realizado también el Ayuntamiento de Tafalla, porque esto no es una decisión exclusiva del departamento, sino que ha sido un acuerdo mutuo.

A la propuesta que hacía en la corporación municipal de Tafalla el grupo de UPN y creo que PSN, que se posicionaban a favor del terreno cercano a la estación, el alcalde de Tudela dijo que había informes de los técnicos municipales que desaconsejaban esa opción. Entonces, también es verdad que estos grupos no se posicionaron en contra de la infraestructura, sino más bien al contrario, veían la necesidad de hacerla, pero, simplemente, era una cuestión de ubicación. Entonces, habiendo informes, habiendo habido un diálogo extenso y un análisis conciso de la situación, se ha decidido esta opción y creemos que es la mejor. Lo que sí pedimos al departamento es que, una vez que firme el convenio y que ya esté todo decidido, acometa la infraestructura a la menor brevedad. Simplemente eso. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Eraso jauna. Eta jarraian, Euskal Herria Bildu Nafarroa legebiltzar-taldearen Araiz jaunak du hitza; nahi duzunean, zurea da hitza.

[Gracias, señor Eraso. Y a continuación por parte del grupo parlamentario de Euskal Herria Bildu Nafarroa tiene la palabra el señor Araiz; cuando quiera, tiene usted la palabra.]

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, Lehendakari jauna eta egun on guztioi eta ongi etorri, Ayerdiri, bi Ayerdiei. Por empezar por algún sitio, el portavoz del partido de Unión del Pueblo Navarro ha señalado que le habría gustado que hubiera habido un proceso participativo en esta materia, y yo creo que no desconoce, por su condición de ex-Consejero del ramo, que los planes integrales de transporte interurbano de Navarra se vienen realizando en los últimos tiempos. El Gobierno y este departamento, en la actualidad, han ido dándole un impulso final que yo creo que está llegando también a buen puerto.

En concreto, en lo que se refiere a la Zona Media, dentro de este plan integral hay una parte que es un proceso participativo. Yo creo que convendría recordar, por lo menos, que sí se ha hecho ese proceso participativo. Ha habido varias reuniones; en concreto, yo tengo constancia, por lo menos, de cuatro –una del 26 de noviembre– en las que se plantearon, por parte del Ayuntamiento de Tafalla y de la comarca, quejas sobre el borrador inicial y el planteamiento que se hacía desde la consejería. Hubo una segunda reunión de pueblos en Tafalla –estuvieron Miranda, Lerín, Berriozar, Larraga, Mendigorri y Artajona–, hablando los Ayuntamientos del tema entre ellos y buscando las mejores alternativas a lo que era el transporte hacia Tafalla y de Tafalla hacia Pamplona; no solo hacia Pamplona, sino en primer lugar a Tafalla y luego hacia

Pamplona. Una tercera reunión, lo que se denominó el Foro en Olite, en la que sí se veía una propuesta definitiva. Una cuarta reunión con los mismos pueblos, en la que se modificaron algunos aspectos y, por lo tanto, ha habido bastantes reuniones, en este caso con los Ayuntamientos, y también con los vecinos. De hecho, en el año antes de que se empezara este proceso, por parte del Ayuntamiento, en primer lugar creo que fue al final de la anterior legislatura y a comienzos de esta legislatura, los dos Ayuntamientos tuvieron reuniones con los vecinos sobre esta materia. Por lo tanto, es un proyecto que nosotros creemos que es muy ambicioso para el transporte comarcal y, además, muy beneficioso para la ciudad de Tafalla. Los objetivos de posibilitar ese acceso hasta Pamplona yo creo que se van a conseguir.

Pero, luego, hay un objetivo que se planteó, porque el tema del Ayuntamiento de Tafalla se ha debatido en varias ocasiones, hubo incluso una reunión de la Comisión de Urbanismo en la que se hicieron pros y contras de la alternativa elegida y se manifestó la posibilidad de profundizar en algunas de las que hoy ha comentado el Consejero. Aunque sí que se dijo que las previsiones de frecuencia y conectividad de los viajeros de la comarca se consideraban adecuadas, es decir, ese planteamiento que se hacía de recoger en un punto a los ciudadanos que vengan de estas otras localidades y posibilitar servicios y, en este caso concreto, el centro de salud de Tafalla... Y de ahí nació la idea de ese autobús que va a circular por Tafalla con una frecuencia diaria de siete vueltas, que va a permitir enlazar con las dos paradas tradicionales en Recoletas. Quiero recordarle al señor Zarraluqui, por si no conoce Tafalla, que está aproximadamente a doscientos metros de la estación de Renfe. Del total de las alternativas que nos ha comentado el señor Consejero, el señor Ayerdi, hay tres en concreto –no sé si conoce mucho Tafalla el señor Ayerdi o si se le ha olvidado citarlo– que están en las cercanías de la estación de Renfe y las tres comportan importantes impedimentos –unas por superficie escasa, otras por el volumen de tráfico que suponía meter por una de las avenidas de Tafalla, como es la avenida de Sangüesa, en la que no hay espacio suficiente y luego hay unos problemas terribles de giro–, con lo cual, acercar físicamente cualquier autobús hasta la estación de Renfe en Tafalla comporta un problema de tráfico muy importante. Por lo tanto, ese tema se estudió también con tres alternativas. Como digo, las tres tenían los inconvenientes que ya se han dicho.

Yo creo que lo importante ha sido garantizar que esas personas que vengan a Tafalla y se bajen en ese punto, en lugar de bajarse en ese punto sean trasladadas hasta otro punto, que es la parada tradicional de Recoletas, que está –como digo– a unos doscientos metros de la estación de Renfe y es el punto en el que, físicamente, el desarrollo es mejor. Por lo tanto, yo creo que, en ese sentido, se ha estudiado todo, se ha buscado una solución, se ha acordado finalmente con el Ayuntamiento de Tafalla y el proyecto final que ha quedado es muy interesante. Va a posibilitar incluso que en esa circulación radial que se haga de la calle Pesquera, Recoletas, Panueva, se incorpore el centro de salud, lo que va a permitir una circulación –como digo– a lo largo de todo Tafalla. Incluso, desde el Ayuntamiento de Tafalla se ha planteado la posibilidad de que se estudie el hecho de que los vecinos y vecinas de Tafalla se puedan incorporar a esa circulación para, desde el punto del centro de salud hasta el punto donde está el velódromo Miguel Induráin, que es justo donde está la parcela que se ha cogido como alternativa, puedan desplazarse de un barrio más extremo al otro barrio extremo, porque hay que tener en cuenta que el polideportivo, esta zona deportiva, está muy demandada.

A nosotros nos parece bien la solución, creemos que la configuración final va a permitir conservar esas dos paradas, van a poder coger ese autobús los vecinos y vecinas de Tafalla en tres lugares diferentes, se añade uno nuevo más. Por lo tanto, creemos que se va a dar una solución que, en este caso, ha sido consensuada, con esos problemas.

Yo creo que al Consejero se le ha olvidado –y con esto termino– añadir –yo he accedido a la documentación que había en el Ayuntamiento de Tafalla– el estudio de tráfico que se hizo de la zona. Uno de los problemas que se planteaba es que está muy cerca el colegio comarcal, muy cerca está también el nuevo centro de la ikastola de Tafalla, y el estudio de tráfico ha permitido detectar que prácticamente no va a coincidir la llegada de los autobuses comarcales con la llegada de los autobuses, ni tampoco la salida de los autobuses escolares con posibles llegadas de autobuses comarcales. Por lo tanto, hay una coincidencia mínima, creo que es de un autobús en concreto y, bueno, el tráfico en esos puntos, con la dimensión que tienen las calles, la dimensión que tiene el acceso a este punto, es el mejor. Por lo tanto, es una solución correcta y nosotros estamos de acuerdo. Agradecemos al Consejero su información. Creemos que es una buena solución para Tafalla y, sobre todo, para la comarca.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Esker mila aunitz, Araiz jauna. Continuamos con el grupo parlamentario de Podemos-Ahal Dugu. En su nombre, tiene la palabra el señor Couso. Cuando quiera.

SR. COUSO CHAMARRO: Buenos días a todas y a todos. Ya hemos escuchado lo de Tafalla, que era lo que nos preocupaba un poco más. Nada que oponer, quiero decir que se han dado aquí unas explicaciones técnicas en las que para hacer esta actuación se han tenido en cuenta algunos criterios como por ejemplo el coste, es decir, priorizar el que sea suelo público, que las actuaciones sean las menores, que haya poca afectación en la direccionalidad vial del tránsito de vehículos. En principio, nada más que oponer más allá de una cuestión que ha comentado al final el señor Araiz, que es el tema de que se ubica cerca de un colegio público, el Marqués de la Real Defensa; vaya, habría que mirar esto. Más allá de la coincidencia de los horarios entre los autobuses escolares y tal, en un colegio público, al final, hay un patio, hay unos niños que entran y salen a deshoras y, no sé si por cuestiones de seguridad vial han visto ustedes que haya que hacer una actuación especial, más allá de los atascos, de la coincidencia de autobuses escolares y estos. Porque –insisto– los colegios tienen una actividad que trasciende, incluso, a los horarios escolares. Fuera de los horarios escolares, en el patio, los críos entran, salen, en fin de semana a veces también. Quería saber si se va a prestar especial atención a eso. Por lo demás, poco más que decir. Las explicaciones técnicas las aceptamos, obviamente. Constatamos que la palabra «transbordo» ya la liquidamos en favor de la palabra «intercambio» para que se utilizara habitualmente para hablar de intercambio de vehículos, de pasajeros, de mercancías. «Transbordo» parece que queda ya liquidado. Y nada más que decir. Se aceptan las explicaciones, parecen correctas en principio; y esa preocupación por el tema del colegio. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Couso. Le sigue en el turno de palabra, por el Partido Socialista de Navarra, el señor Garmendia. Tiene la palabra.

SR. GARMENDIA JIMÉNEZ: Buenos días. Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Vicepresidente también por su presencia aquí y la de quien le acompaña. Nosotros, en el

grupo parlamentario socialista, pensamos que hay dos formas de gobernar: una forma de gobernar que es la que están haciendo ustedes desde la mesa de caoba, tomando las decisiones sin contar con la población, al margen de lo que diga el señor Araiz, que lo que ha dicho es que no se ha tomado en cuenta a la población, porque el señor Araiz ha dicho que ha habido consultas para el Plan Integral de Transporte, pero, que yo sepa, estamos viniendo aquí porque donde está –y usted lo ha dicho al principio– el meollo de la cuestión es en la ubicación.

Y se ha perdido una gran oportunidad de utilizar la segunda forma de gobernar, que es por la que nosotros abogamos en el grupo parlamentario socialista, que es consultar a la gente. Pues se ha desechado una oportunidad preciosa para consultar a la población de Tafalla dónde quiere ubicar el intercambiador. Básicamente, es eso. Por lo tanto, nosotros entendemos que esto es beneficioso para Tafalla, por supuesto que el intercambiador es beneficioso para Tafalla. No compartimos en absoluto la forma poco transparente, nada participativa, de este Gobierno y del Ayuntamiento de Tafalla, que ha dejado pasar una enorme oportunidad de consultar a su población para decidir, entre todos, dónde se ubica esta estación. Que no se preguntó en el Plan Integral de Transporte, señor Araiz. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia. Por el Partido Popular, tiene la palabra el señor García. Cuando quiera.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Gracias, Presidente. Buenos días. En primer lugar, quiero agradecer las explicaciones del Consejero y compartir lo que ha dicho. Creo que es suficiente información para entender que la ubicación sí que puede suscitar ciertas dudas con respecto a lo que ya se ha enunciado o se ha planteado en esta mesa, que es el hecho de que esté cercana a un colegio. Entiendo que los técnicos habrán estudiado ciertas posibilidades de ubicación de este intercambiador y entiendo que esta habrá sido la mejor opción, tal y como se ha visto y se ha explicado hoy en esta comparecencia por parte del Consejero.

Nada más que añadir que, efectivamente, entendemos que más allá de las explicaciones que han dado o han planteado los técnicos para elegir esta ubicación sí que podría haber sido un proceso más participativo para contrastar la opinión de los técnicos –que, efectivamente, son aquellos que conocen verdaderamente la problemática de la situación, así como la ubicación perfecta de dicho intercambiador– con la de los ciudadanos, que también van a ser usuarios de dicho intercambiador. Sin más, agradecemos las explicaciones que se han dado e insisto en que creo que es esta la opción que más beneficia al conjunto de Tafalla y a la comarca de Tafalla, a los vecinos de Tafalla. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor García. Concluyendo el turno de portavoces, tiene la palabra, por Izquierda-Ezkerra, la señora De Simón. Cuando quiera.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Muchas gracias, señor Presidente. Egun on, buenos días, señorías. Egun on, buenos días, bienvenido, señor Ayerdi Olaizola, y también al señor Ayerdi Etxeberria. Gracias por las explicaciones. Desde luego, desde nuestro punto de vista, atendiendo a la justificación de la decisión que ha tomado el Gobierno en esta cuestión, nos parece que ha sido una decisión que se apoya en argumentos estrictamente técnicos con el objetivo de dar el

mejor servicio a la población de Tafalla. Desde nuestro punto de vista –a tenor de lo que acaba de explicar–, han seleccionado la opción más oportuna en relación con los costes, con la infraestructura viaria existente, con la titularidad del terreno –que es algo fundamental bajo nuestro punto de vista–, con el servicio –puesto que se mantienen las paradas que había hasta ahora y hay una parada que permite un traslado a la estación de tren, a doscientos metros–, y, desde luego, también es importante desde nuestro punto de vista la ubicación en relación con otros servicios que ofrece la zona. Yo insisto en que entendemos que este caso es una decisión estrictamente técnica y, respecto al servicio a la ciudadanía, entiendo que ha sido, por lo que usted ha explicado hoy, señor Ayerdi, el referente o el objetivo fundamental a la hora de decidir la ubicación.

Yo no tengo nada más que decir que felicitarle por la decisión que ha tomado y, además, por el procedimiento, porque se han valorado yo creo que un número importante de opciones, y los pros y los contras han sido claros. Y entiendo que la decisión ha sido estrictamente objetiva. Por lo tanto, le agradezco su intervención y también el trabajo que han realizado en esta cuestión en particular. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señora De Simón. Por tanto, para responder a todas aquellas preguntas y cuestiones que se han planteado, vuelve a tener la palabra el señor Ayerdi. Nahi duzunean.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Gracias a todos por las aportaciones. Simplemente, quizás, por recoger algunas de las opiniones y por aportar un poquito más de información, quiero repasar brevemente el convenio que vamos a firmar, que vamos a aprobar mañana en sesión de Gobierno, que ya ha sido aprobado por el Ayuntamiento de Tafalla, para que también ustedes tengan toda la información. Porque en este, por ejemplo, se hace referencia a la problemática del colegio que se cita.

Que quede claro, en primer lugar, que es una cesión por parte del Ayuntamiento de Tafalla durante veinte años de esta parcela para este uso; que es el Departamento de Desarrollo Económico el que va a asumir los costes correspondientes a la redacción del proyecto y la construcción del intercambiador; que, además, si con posterioridad a la ejecución de las obras es necesario acometer actuaciones adicionales relativas a la modernización de sistemas de información al usuario o a la adecuación a nuevas normativas de accesibilidad o seguridad, también esas actuaciones van a ser del Departamento de Desarrollo Económico; que el Ayuntamiento de Tafalla asumirá los gastos de mantenimiento, conservación, vigilancia y limpieza de las instalaciones; que en el proyecto para licitación del correspondiente contrato de gestión vamos a introducir –lo he señalado antes– cuatro paradas en Tafalla, además de las dos tradicionales de Recoletas –que efectivamente están muy cerca de la estación de tren– y de Panueva –que es Baja Navarra–, se añade la calle Pesquera –que es donde se ubica el intercambiador– y, en la parte norte, la calle San Martín de Unx, frente al centro de salud. Esas cuatro.

Quiero señalar también que hay una cláusula de especificaciones técnicas, no merece la pena entrar en detalles. Sí que quiero señalar que hay una cláusula que dice, literalmente, que «en cuanto a los horarios para la prestación de los servicios de transporte público interurbano se tendrán en cuenta en el proyecto de licitación los horarios de entrada y salida del alumnado

del Colegio Público de Educación Infantil y Primaria Marqués de la Real Defensa, de forma que la incidencia sobre la movilidad de dicho colegio sea mínima». Se ha trabajado, se ha analizado y somos conscientes de la cuestión.

Yo diría que, en resumidas cuentas, como bien señalaba la señora De Simón, aquí se ha pretendido hacer un análisis exhaustivo de las posibilidades, se han puesto encima de la mesa criterios técnicos –diría yo– con el objetivo de poner el servicio a la ciudadanía en primer lugar y también el encaje con los plazos que queríamos para que la iniciativa fuera una realidad en los plazos previstos, y ese ha sido todo el objetivo. El proceso de participación pública –ya lo ha relatado el señor Araiz– fue largo e intenso. Creo recordar que son tres o cuatro localidades de la comarca que antes no tenían ninguna comunicación y que ahora la van a tener con el nuevo sistema. Se introducen, además, unas frecuencias con Pamplona que también mejoran lo que teníamos antes, además de una conexión con Olite, Tafalla-Olite, un número de líneas al día importante.

Todo esto es una mejora y está orientado al servicio. En cualquier caso, aquí, como el tema de debate era la ubicación –que nadie la cuestiona– del intercambiador, yo en eso me he centrado. Creo que –insisto, y les traslado con total rotundidad– el análisis ha sido totalmente profesional, técnico y poniendo por delante de todo la mejor opción posible –que nunca es perfecta– de las existentes, poniendo encima de la mesa el objetivo del servicio a la ciudadanía. Nada más por mi parte.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Vicepresidente. Por tanto, habiendo concluido este primer y único punto del orden del día, no queda más que agradecer la presencia aquí del señor Vicepresidente, señor Ayerdi Olaizola, así como de su Jefe de Gabinete, Ayerdi Etxeberria. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Buenos días.

(Se levanta la sesión a las 10 horas y 13 minutos).