



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

IV Legislatura

Pamplona, 13 de marzo de 1998

NUM. 16

COMISION DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D^a M^a ASUNCION APESTEGUIA JAURRIETA

SESION CELEBRADA EL DIA 13 DE MARZO DE 1998

ORDEN DEL DIA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre el convenio firmado en relación con el eje Iruñea-Baiona.
 - Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la construcción de diversas carreteras relacionadas con el embalse de Itoiz.
-

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 35 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre el convenio firmado en relación con el eje Iruñea-Baiona (Pág. 2).

La Presidenta de la Comisión, señora Apesteguía Jaurrieta, cede la palabra al representante del grupo proponente de la comparecencia, señor Zabaleta Zabaleta (G.P. «Ezker Abertzalea»), a quien responde el Consejero de Obras Públicas Transportes y Comunicaciones, señor Palacios Zuasti (Pág. 2).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 6 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 15 minutos.

En el primer turno de intervenciones toman la palabra los señores Zabaleta Zabaleta, Larráyoiz Lezáun (G.P. «Convergencia de Demócratas de Navarra»), la señora Arboniés Bermejo (G.P. «Izquierda Unida-Ezker Batua de Navarra») y el señor Ciáurriz Gómez (G.P. «Mixto»), a quienes responde, tras cada intervención, el señor Consejero (Pág. 7).

En un segundo turno de intervenciones toman la palabra los señores Zabaleta Zabaleta y Larráyoiz Lezáun, a quienes responde, tras cada intervención, el señor Consejero (Pág. 14).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la construcción de diversas carreteras relacionadas con el embalse de Itoiz (Pág. 16).

Toma la palabra, en primer lugar, el señor Zabaleta Zabaleta, representante del grupo proponente de la comparecencia, a quien responde el Consejero (Pág. 16).

En un turno de intervenciones toma la palabra el señor Zabaleta Zabaleta y la señora Arboniés Bermejo, a quienes responde, tras cada intervención, el señor Consejero (Pág. 19).

En un segundo turno interviene el señor Zabaleta Zabaleta a quien responde el Consejero (Pág. 20).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 46 minutos.

(COMIENZA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 35 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre el convenio firmado en relación con el eje Iruñea-Baiona.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios. Damos comienzo a la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras, que hoy tiene dos puntos en su orden del día. El primero es la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el eje Iruñea-Baiona, y el segundo punto por el cual se pide información sobre la construcción de diversas carreteras relacionadas con el embalse de Itoiz. Contamos con la presencia del señor Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, así como con la de técnicos del departamento, a los que damos al bienvenida.*

Estas comparecencias han sido solicitadas por el Grupo Parlamentario Ezker Abertzalea. Para exponer su planteamiento tiene la palabra, en primer lugar y para el primer punto, el señor Zabaleta. Cuando quiera, señor Zabaleta.

SR. ZABALETA ZABALETA: *Egun on. Buenos días. Perdón. Buenas tardes. También me confundiré de nombre y diré buenas tardes, señor Iñaki Palacios, digo don Ignacio.*

Nosotros hemos pedido esta convocatoria fundamentalmente por tres razones que voy a pasar a resumir. En primer lugar, entendemos que este convenio debe ser entendido como un convenio, aunque aún sólo sea para encargar un proyecto, entre comunidades autónomas. Realmente, el Departamento de Aquitania, con su conformación especial dentro de lo que es el Estado francés, debería ser considerado como una comunidad autónoma, porque no puede ser considerado de otra manera. Y, en este sentido, por virtud de lo que establece el artículo 26 b) de la Lorafna, entendemos que el Gobierno de Navarra debió haber pedido la autorización para la firma de este convenio, más aún por

cuanto el artículo 149 de la Constitución, con el que nosotros no estamos de acuerdo, pero con el que, al parecer, el Gobierno de Navarra tampoco lo está, establece o reserva para el Estado la competencia exclusiva en todo lo que sean relaciones internacionales.

Hasta ahora, el Gobierno de Navarra no ha dado información a este Parlamento, por lo menos de manera oficial, a este respecto, y, por lo tanto, entendemos que esta cuestión debe ser, en primer lugar, contestada por el Consejero. Nos referimos, en concreto, al acuerdo del Gobierno de Navarra de 26 de enero del 98 que, de alguna manera, autorizó al señor Consejero para la firma de este convenio. ¿Cuál es el contenido de ese acuerdo y por qué no se ha tramitado la audiencia correspondiente ante el Parlamento de Navarra para el tratamiento de este convenio?

No vamos a preguntar al señor Consejero si tiene conocimiento de que existe en la localidad de la persona que firmó con él el convenio, en la localidad de la que es alcalde precisamente esa persona –nos referimos al señor Lasserre, alcalde de Bidaxune– un monumento emblemático para la historia de Navarra, pero esto también lo comentaremos luego, a nivel de anécdota. Por eso, quizás porque esta firmado entre dos personas que tienen cierta relación con pueblos que tienen un antecedente emblemático en la historia de Navarra, también haya que dar alguna que otra explicación.

En segundo lugar, nos referiremos a la adjudicación del encargo a que se refiere el convenio. Por Orden Foral 755/88, que se publicó en el Boletín Oficial de Navarra, se establece que el contenido de este convenio ha de ser cumplido mediante un concurso restringido y se establece también que este encargo se comunicaría a cinco empresas. ¿Cuáles son estas empresas? ¿Por qué se eligió la fórmula del concurso restringido? ¿Cuál ha sido el resultado y cuál es el estado en el que se encuentra este encargo o este contrato a realizar? ¿Cuál es, entonces, el criterio con el que se ha de decidir la resolución de este concurso restringido, llamado así en la orden foral? Nosotros entendemos que, en relación con lo establecido en la actualmente vigente Ley de Contratos, la Ley 13/86, tendría que entenderse como una adjudicación directa atenuada mediante una consulta previa, y, si no, que se nos diga cuál es la cobertura concreta de la Ley 13/86 en la que se fundamenta la resolución de este concurso restringido que está publicado en esa orden foral.

Y, finalmente, quiero señalar una serie de cuestiones referentes al objeto mismo de este convenio y del concurso restringido que se abre, bien es verdad que para hacer un estudio solamente, con esa Orden Foral, que es la cuestión del trazado. Si acudimos al Plan Director de Carreteras de Navarra

1998-2005, hacia el que tenemos serias reservas, vemos que en ese Plan se hace una mención, en el punto dieciséis, de inclusión de una infraestructura referente más o menos al tema al que estamos refiriéndonos. Pero, en cualquier caso, creemos que, si han existido sugerencias para la elaboración de este estudio o si se les ha adelantado, de alguna manera, una serie de principios con base en los cuales ha de ser elaborado este estudio, se nos deberán dar también una serie de precisiones, que son las que voy a preguntar. ¿Está decidido que este nuevo trazado a estudiar, que va a ser de gran cabida, sea alternativo y diferente al del túnel de Belate o no? ¿Va a aprovecharse, en consecuencia, el túnel de Belate y todo lo que ello conlleva para este hipotético trazado o no?

En la orden foral se utiliza reiteradamente, y también en el convenio, la frase “corredor navarro-francés o corredor navarro-aquitano”. En la geografía no conocemos ese corredor, que creemos que no existe, a no ser que nos estemos refiriendo al valle de Esteribar o algo así, o a algún otro trazado geográfico continuo. No existe eso. Entonces, nos preguntamos en concreto a qué se refiere el convenio y la orden foral al hablar de este corredor navarro-aquitano o navarro-francés, a nuestro juicio inexistente.

¿Se está teniendo en cuenta para el estudio de este proyecto la duplicación del túnel de Belate, si es que se ha de utilizar el túnel de Belate?. Si es así, ¿no se debió haber analizado el proyecto del túnel de Belate y de todo lo que conlleva, previendo la existencia de esta vía? ¿O va a haber una duplicación? Y, aunque la comunicación de gran capacidad a que se hace referencia tanto en el convenio como en la orden no coincida con el trazado del túnel de Belate y los accesos y después sus continuaciones, ¿está previsto y, por lo tanto, se mantenga la previsión, de alguna manera establecida también, aunque muy difusamente, en el Plan de Carreteras, de adecuación de todo lo que es el actual trazado hasta Enderlatsa, de la carretera de Belate? ¿Y se ha tenido, finalmente –esta sería la última pregunta sobre el trazado–, en cuenta los estudios históricos referentes, por ejemplo, a todo lo que fue el proyecto del tren de Alduides en todo el siglo XIX y siguiente, a la hora de hacer las correspondientes sugerencias a los que han de redactar este proyecto encomendado por el concurso restringido?

Estas son las tres cuestiones que pedimos al señor Consejero que responda. La primera es una cuestión jurídico-política, la segunda se refiere a la forma de contratación y a su cobertura legal, y la tercera se refiere a la cuestión del contenido de la previsión del trazado.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Zabaleta. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Buenas tardes, señora Presidenta. Señoras, señores Parlamentarios, muy buenas tardes. Saludo también al señor Zabaleta, al que, en justa reciprocidad, le llamaré Francisco Juan.*

Tal y como ha indicado la señora Presidenta, la Junta de Portavoces del Parlamento de Navarra, a instancia del Parlamentario Foral de Ezker Abertzalea don Pedro Romeo Lizarraga, ha solicitado la comparecencia de este Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para que informe sobre el convenio firmado y las razones que esgrime este Gobierno para impulsar una vía de comunicación en el corredor navarro-francés. Eso es lo que solicitaba don Pedro Romeo.

Como ustedes saben, el pasado día 3 de febrero de 1998 se firmó en Pamplona, en el Palacio de Navarra, entre el Gobierno de Navarra y el Departamento francés de Pirineos Atlánticos, un acuerdo de cooperación transfronteriza para proceder a la realización de un estudio sobre la conveniencia de implantar un eje navarro de transporte de gran capacidad, y digo navarro porque enlazaría la Navarra de la Comunidad Foral con la Baja Navarra. Es decir, enlazaría España con Francia.

Este acto culminó una serie de trabajos preparativos previos que habíamos realizado y que se iniciaron el 13 de febrero de 1997 con una reunión en la localidad francesa de Saint Palais, a la que acudimos representantes políticos y técnicos de la Comunidad Foral de Navarra y a la que asistieron, junto con representantes de varios ayuntamientos del sur de Francia, del País Vasco-Francés, una representación de las demás administraciones francesas, es decir, del Departamento de Pirineos Atlánticos, de la región de Aquitania y del Estado.

En dicha reunión de Saint Palais, fueron los técnicos del Departamento de Ordenación del Territorio del Gobierno de Navarra los que, apoyados por los de este Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, llevaron a cabo la presentación de la primera idea de lo que podría ser una vía de conexión directa entre Navarra y el País Vasco-Francés a través de los Pirineos.

Tras dicha presentación, solicité a las más de veinte personas que había del lado francés que nos dijeran qué les parecía esta idea que se les acababa de presentar. Entonces se abrió una ronda de intervenciones en la que fueron haciendo uso de la palabra todos y cada uno de ellos, y tengo que decirles que la propuesta fue gratamente acogida por el conjunto de los representantes políticos y técnicos franceses. Por ello, ante el buen resultado

que había tenido nuestra propuesta, ya en dicha reunión se sentaron las bases para el inicio de los trabajos conjuntos.

Ya en la reunión de Saint Palais los representantes políticos franceses, los electos, como ellos suelen llamarse, hicieron una primera valoración de su visión global de la propuesta. Los electos franceses esbozaron interesantes argumentos de ordenación del territorio del País Vasco-Francés, indicando que en la actualidad la totalidad del tráfico y de la movilidad transfronteriza se acumula en la costa atlántica y converge en el paso de Behobia-Irún. Esta situación les ha generado una concentración urbana y poblacional en la costa en claro detrimento de la zona interior del País Vasco Francés. Por tanto, las bases de su colaboración en esta materia se apoyan, en buena medida, en intentar compensar, a largo plazo, una mayor redistribución de la movilidad, descongestionando la costa y potenciando el interior de su territorio. Por parte navarra también se adelantaron algunas de las bases estratégicas de esta posible vía de comunicación.

Dicha estrategia de Ordenación del Territorio de Navarra tenía dos componentes. En primer lugar, un componente local, ya que esta posible vía de transporte por el norte-noreste de Navarra debería suponer, a medio plazo, el soporte del desarrollo de dicha zona de nuestra geografía, que actualmente vive un claro estancamiento. Y el segundo componente es que esta vía es estratégica para Navarra y tiene un enfoque nacional, ya que esta conexión transfronteriza de Navarra con el Departamento de Pirineos Atlánticos permitiría una vinculación directa de Pamplona con el sur de Francia y sería una pieza fundamental para una mayor justificación de la conexión Madrid-Medina-celi-Tudela.

Por tanto, los planteamientos de ambas administraciones fueron plenamente coincidentes en el interés de analizar estas expectativas.

En el mes de julio de 1997 se realizó, como saben sus señorías, la convocatoria de las ayudas europeas del programa Interreg 2, que vienen a apoyar los trabajos de cooperación transfronteriza entre entidades territoriales de países limítrofes de la Unión Europea. En particular, en ese programa de Interreg 2 expresamente se daba cobertura al estudio de vías de comunicación transfronteriza. Con base en ello, tanto el Gobierno de Navarra como el Departamento de Pirineos Atlánticos coordinaron sus actuaciones para concurrir a esta convocatoria de ayudas europeas que financiasen este estudio.

Simultáneamente, por parte del Gobierno de Navarra se puso en conocimiento del Ministerio de Fomento el alcance de esta iniciativa, ya que, aun-

que la intervención en materia de carreteras en Navarra, como saben sus señorías, es competencia exclusiva de la Comunidad Foral, también se considera que este eje de comunicación puede tener un claro componente estratégico a nivel nacional, al pasar a conformarse como un eje transeuropeo que canalice la relación Lisboa-Madrid-Pamplona-Bayona-Burdeos-París.

Como consecuencia de la coincidencia de posturas entre el Gobierno de Navarra y la Administración francesa, el 28 de agosto del año pasado se firmó en Pau un acuerdo por el que se establecían las bases de colaboración entre ambas administraciones. En dicho documento, además de recogerse expresamente el apoyo a las actuaciones navarras en las carreteras N-121 A y N-121 B, se adoptó el acuerdo de poner en marcha un estudio. Igualmente, en ese documento se previó la creación de sendos grupos de trabajo, uno político y otro técnico, para el desarrollo de estas iniciativas. Expresamente se dice que “las dos partes apoyan la mejora de los accesos desde Navarra a Francia por Oronoz-Mugairi, a través de las vías de comunicación N-121 A, por Hendaya, y N-121 B por Dantxarinea, mediante la realización de las actuaciones en los siguientes tramos de carreteras: Zozaia-Santes-teban, túneles de Larrakaitz, Vera de Bidasoa, Behobia, variante de Mugairi, variante de Arraioz, variante de Irurita-Elizondo y mejora del puerto de Otxondo Asimismo...”, y viene el acuerdo que se refiere a este eje viario en el corredor navarro-francés.

El 16 de diciembre mantuvimos una nueva reunión que se celebró en Pamplona, en la que se analizaron las posibles alternativas y se acordó que la fórmula idónea para llevar adelante el estudio era establecer un acuerdo de cooperación transfronteriza al amparo del Tratado de Bayona, que regula las relaciones entre administraciones territoriales de España y Francia.

Con base a lo que decidimos en esa reunión, se procedió a la redacción conjunta del citado acuerdo de cooperación, para lo cual hubo varias reuniones a nivel de técnicos. Y, en cumplimiento de lo previsto en el Tratado de Bayona, antes de proceder a la firma del acuerdo de cooperación, no convenio sino acuerdo de cooperación, desde el Gobierno de Navarra sometimos el borrador a la aprobación del Ministerio de Administraciones Públicas, que a su vez, y antes de dar su visto bueno, solicitó informes –informes que fueron positivos– de los Ministerios de Fomento, Economía y Hacienda y Asuntos Exteriores.

Con base en todo ello, el día 3 de febrero se procedió, en el Palacio de Navarra, a la firma del citado acuerdo de cooperación transfronteriza entre el Gobierno de Navarra y el Departamento de Pirineos Atlánticos. El mencionado acuerdo de

cooperación es el primero de estas características que se firma entre España y Francia, y se considera un instrumento de alta operatividad y una herramienta administrativa muy apropiada para acometer trabajos de este tipo entre administraciones de ambos lados de la frontera.

Como ha dicho el señor Zabaleta, antes de eso hubo un acuerdo del Gobierno por el cual se autorizaba al Consejero para firmar el citado acuerdo de cooperación, no un convenio sino un acuerdo.

Los contenidos básicos de este acuerdo de cooperación transfronteriza, según lo pactado entre el Gobierno de Navarra y el Departamento de Pirineos Atlánticos, son los siguientes.

El estudio será financiado a partes iguales entre Navarra y el Departamento de Pirineos Atlánticos, estableciéndose un presupuesto de concurso de cuarenta millones de pesetas. A su vez, dicho importe será subvencionado al 50 por ciento por la Unión Europea a través del programa Interreg 2.

El estudio tendrá dos fases, con una decisión política intermedia. La primera fase corresponde al análisis de los aspectos medioambientales y socioeconómicos de la propuesta. Una vez presentadas las conclusiones del análisis, el grupo político, a la vista de los resultados que haya en esos dos aspectos, medioambiental y socioeconómico, decidirá sobre la conveniencia o no de proseguir con el estudio, y, en caso afirmativo, se pasará a desarrollar la segunda fase, que comprende el estudio y definición de los posibles corredores de trazado. Dichos corredores de trazado deberán discurrir en una franja de territorio, y aquí paso a contestarle al señor Zabaleta a una de las cuestiones que hacía cuando hablaba de los túneles de Belate. Pues bien, esa franja de terreno es la que está comprendida entre la comarca de Pamplona, y el paso de los Pirineos sería entre Izpegi y Orbaitzeta, esa franja de los Pirineos; y luego, en la parte francesa, iría hasta las localidades de Bayona y de Salies-de-Bearn.

La administración contratante es el Gobierno de Navarra. Se trata de un concurso abierto. En estos momentos, las noticias que tenemos –me parece que el plazo de presentación termina el día 23, aunque luego lo diré también– es que muchas empresas han retirado los pliegos.

El concurso –con esto trato de contestar al señor Zabaleta– es un concurso restringido, que es uno de los procedimientos expresamente recogidos en la Ley de Contratos de la Administración Pública, que también está previsto en la Ley Foral de Contratos y, por supuesto, que está recogido en la normativa europea. Y este procedimiento fue específicamente defendido por la Administración francesa.

Como les decía, la administración contratante es el Gobierno de Navarra. El seguimiento y direc-

ción del estudio se llevará a cabo por una subcomisión técnica paritaria, que estará integrada por tres representantes del Departamento de Pirineos Atlánticos y otros tres representantes del Gobierno de Navarra. Está previsto que las reuniones de seguimiento se lleven a cabo en la ciudad francesa de Bayona.

Fue también voluntad de las partes que la realización del estudio tuviese una clara vocación internacional, y en particular europea. Con base a ello, el anuncio de licitación se ha publicado en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, más conocido por DOCE, que se publicó el día 24 de febrero pasado; igualmente se ha publicado en los Boletines Oficiales del Estado, BOE, y en el BON, Boletín Oficial de Navarra, así como en los boletines oficiales franceses.

Como les decía antes, el plazo de presentación de ofertas finaliza el próximo día 23 y se espera proceder a la adjudicación del estudio en el mes de junio, de forma que la primera fase se acabe en el próximo mes de noviembre y, en caso de que la comisión política dé el visto bueno a los resultados que se han obtenido de esa primera fase, se pase a la segunda fase y ésta pueda estar concluida el 30 de abril del año próximo.

Nuestra relación con los vecinos franceses del otro lado de los Pirineos ha sido impecable, con un altísimo grado de colaboración y convergencia de ideas y con una indudable efectividad. Buena prueba de ello es que se ha podido poner en marcha ese estudio, la contratación del estudio, en el plazo de un año, desde el 13 de febrero del 97 al 3 de febrero del 98. Y diría más, en menos de un año se ha avanzado en las relaciones con las administraciones francesas mucho más que en muchas décadas. Esta intensa relación que hemos iniciado nos ha permitido descubrirnos a ambos interlocutores y, sin duda, aprender cada uno de la otra parte. Yo creo que ellos han cambiado a mejor la opinión que tenían de la parte de Navarra y a los representantes de Navarra esta relación nos ha permitido aprender de la metodología de trabajo francesa, que puede considerarse a priori especialmente precavida pero que, sin duda, a largo plazo, es muy seria y afianzada.

Así, hemos aprendido que no por mucho correr se llega antes y que, en proyectos de esta envergadura, es fundamental establecer y conocer concienzudamente las bases de partida. Por ello se ha promovido un estudio que es claramente prospectivo y cuya misión fundamental es conocer la viabilidad de esta idea. Igualmente, otro concepto que se ha implantado y que se utilizará sin duda en el futuro es el empeño de que exista una plena transparencia en el proceso y la suficiente información a la población y colectivos para que puedan conocer el proyecto. Estas premisas se enmarcan en la idea,

también plenamente asumida por las dos administraciones, de que tarde o temprano deberá conectarse Navarra con el Departamento de Pirineos Atlánticos y España con Francia a través de un nuevo paso por el Pirineo.

Bajo ninguna perspectiva ni social ni económica ni política ni medioambiental cabe establecer como indefinida e inalterable la situación actual, en que la conexión terrestre entre la Península Ibérica y el resto del continente se efectúa exclusivamente por los pasos de La Junquera y de Irún, en ambos extremos de los Pirineos.

Por ello, asumo la expresión de monsieur Menjucq, vicepresidente del Consejo General de Pirineos Atlánticos y miembro de la Asamblea de la Región de Aquitania, cuando asegura que es una obligación para Navarra y Pirineos Atlánticos, y por tanto para España y Francia, el prever este futuro, de forma que sea ahora cuando pueda cimentarse esta relación terrestre.

No cabe duda de que para ambas administraciones y para el conjunto de los ciudadanos la preocupación medioambiental es un aspecto de primera magnitud. No cabe duda tampoco de que los poderes políticos deben responder con largueza a esta preocupación, pero tampoco debe haber duda de que la conciencia ecológica ha calado hasta los huesos en la ejecución de las obras públicas, y ahí están claros y palpables en Navarra los ejemplos de respeto medioambiental de grandes obras públicas, como han sido la autovía del Norte, la autovía de la Barranta y los túneles de Belate.

¿Alguien podría concebir hoy en día que en Navarra no contásemos con estas vías de comunicación por cuestiones medioambientales? La fuerza de la razón y no la razón de la fuerza nos ha vuelto a demostrar a todos que es compatible el desarrollo, el bienestar de los ciudadanos y el incremento de la relación entre sociedades con el respeto, incluso con la valorización del medio ambiente por parte de las obras públicas.

Pero, es más, el desenclavamiento de zonas actualmente estancadas del País Vasco-Francés y de Navarra puede tener su solución si se cuenta con adecuadas vías de comunicación que les permita una relación fluida con el resto del territorio. No hay más que acercarse a hablar con los habitantes del Baztan y de las Cinco Villas para palpar lo que ha supuesto para ellos la apertura de los túneles de Belate. No es de extrañar, pues, que los propios alcaldes de la zona noreste de Navarra nos impulsen en esta dirección. Ellos, los alcaldes de Erro, Esteribar, Valcarlos, Burguete y Aezkoa, con los que nos hemos reunido ya en dos ocasiones y nos hemos comprometido en mantenerles informados de todos los pasos que demos en esta idea, es decir, que en el momento que demos un paso nos

reuniremos para darles la información de primera mano, fueron los primeros que nos insistieron en el enfoque socioeconómico de este proyecto. Ellos, que son los que sufren todos los días la ausencia de buenas comunicaciones, saben lo que podría suponer esta nueva oportunidad y ellos son los que nos exigen que, en el caso de que se construya, se tenga una especial sensibilidad para el relanzamiento de esa zona de Navarra.

Señora Presidenta, no voy a extenderme más. Simplemente quiero decir que nadie se acuerda de quién trazó las primeras líneas de las vías de comunicación que han beneficiado a cientos de miles de ciudadanos y han cambiado nuestra sociedad. Nadie se acordará de nosotros, ni de mí ni de sus señorías, si esta idea con su apoyo e impulso sale adelante en el futuro. Lo único que hemos hecho ha sido empezar a andar. Lo que sí les garantizo es que este Parlamento de Navarra y la sociedad en general conocerá de primera mano los contenidos de las propuestas. Y, por mi parte, sólo me cabe solicitarles el apoyo a esta iniciativa y visión de futuro para Navarra. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. Con el fin de que sus señorías puedan plantear las consiguientes preguntas, vamos a suspender la sesión durante unos minutos.

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 17 HORAS Y 6 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 15 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Señorías, se reanuda la sesión. Señor Zabaleta, como grupo proponente, tiene de nuevo la palabra.

SR. ZABALETA ZABALETA: Arratsalde on. Buenas tardes. Aunque efectivamente el motivo de la convocatoria era más genérico que algunas cuestiones que he planteado yo, tengo que reiterar y concretar algunas de esas cuestiones porque creo que no han quedado respondidas con la intervención del Consejero y, en cuanto a otras, las respuestas que ha dado no nos han parecido satisfactorias en absoluto y así lo tenemos que consignar.

En cuanto a la primera de las cuestiones, este Parlamento –lo digo yo porque somos nosotros los que hemos propuesto esta convocatoria– no se puede dar por satisfecho con la pretendida distinción, que además no es rigurosa, entre convenio y acuerdo de cooperación. Eso contradice incluso el texto positivo de la ley. Simplemente basta la lectura del artículo 70.3 del Amejoramiento del Fuero en relación con el artículo 26.b que antes he citado para ver que son lo mismo. Los acuerdos de coope-

ración y los convenios son lo mismo, y el Gobierno precisa la autorización de este Parlamento para tener que aceptarlos, porque, aunque además el artículo 70 establece otros requisitos, sigue vigente el establecido anteriormente. Y, por si eso fuera poco, entre las facultades del Gobierno recogidas en el artículo 23 y en la Ley de Gobierno, no está la de hacer convenios con terceros. Y eso que podría parecer simplemente una rabieta de un Parlamentario no lo es tanto si se tiene en cuenta que de este convenio han tenido conocimiento un montón de ministerios, un montón de entidades del Estado, los alcaldes de la zona y todo chichiribichi, menos este Parlamento. Es una actitud más del Gobierno de Navarra en la línea de no informar a quien debe informar y como es debido.

Por eso le he pedido y se lo reitero ahora, ya que usted ha reconocido que existe, que nos lea, si es posible, el texto concreto que no conocemos del acuerdo del Gobierno de Navarra de 26 de enero de 1998, por el que se le facultaba para la firma de este acuerdo de cooperación, que en realidad, según las normas, es lo mismo que un convenio. Si no lo tiene, le ruego que me lo remita en otro momento.

Insisto en que es un tema que puede tener trascendencia para el futuro y, por lo tanto, quien ha de marcar las directrices a ese respecto es la institución que ostenta la representación de la voluntad de los navarros, que es este Parlamento, y no el Gobierno, que, además en este caso, es minoritario. Y, por lo tanto, en ese sentido entiendo que eso debe ser subsanado y además creo que en cualquier otra cuestión deberá ser corregido. No es de recibo que este tipo de acuerdos sean conocidos, insisto, hasta por alcaldes y por supuesto por varios ministerios y otras entidades a las que se haya recabado la consulta pertinente y no lo sea en absoluto por el Parlamento.

En cuanto a la forma del encargo, nosotros hemos leído en la orden foral publicada en el Boletín Oficial de Navarra de 27 de febrero del 98, a la que usted ha hecho también referencia, que se iba a pedir o recabar la información de cinco empresas. Le he pedido que nos dé el número de empresas a las que se va a invitar a presentar proposiciones. Invitadas, por lo menos, son cinco. Les ruego que nos indique la identidad de esas cinco empresas y cuáles de ellas son las que han tomado parte en ese concurso restringido, y por eso es restringido, y si existen otras que, aunque no hayan sido invitadas, han tomado parte en el concurso restringido en la fase en la que se encuentre, porque entiendo que también de eso hemos de tener conocimiento.

No está en esta orden foral establecido cuál es el tipo de contrato que se va a realizar con estas empresas, si se ha de considerar como una empresa de prestación de servicios o una empresa de obra.

Entiendo que es de prestación de servicios en este caso, por lo que no le voy a replicar a lo que usted ha manifestado de que hay cobertura legal para que esto sea un concurso restringido. Tenemos nuestras dudas, pero eso no sería lo más importante en este caso, y me vale a ese respecto la respuesta. Lo que sí queremos saber es la identidad de las empresas a las que se ha formulado la invitación, cuáles son las que han respondido y si hay otras respuestas de empresas a las que no se haya invitado.

Respecto a la tercera de las cuestiones planteadas, que es sobre el trazado sugerido, se nos ha diseñado un corredor amplísimo que abarca prácticamente casi un tercio de lo que geográficamente es la Navarra del sur. Realmente, en ese corredor tan amplio, creemos que sin más especificaciones no cabe hablar de mayores concreciones. Efectivamente, las vías de comunicación de todos los estilos son hoy en día necesarias.

Ya que sin duda se estaría acordando de él, le recordaré al señor Palacios que el primero que propuso, en la Diputación de la que él forma parte actualmente, el trazado de la autovía del norte fue Angel García de Dios, diputado de Herri Batasuna, quien propuso una carretera radial por encima de Azpirotz. Afortunadamente no se hizo autopista, que es lo que entonces se defendía en las instituciones, pues hubiera sido un desastre para aquella zona. Se hizo autovía, y ahí está con algunos errores y algunos aciertos.

Pero, en todo caso, el problema preocupante aquí es si existe o no existe un futuro de aprovechamiento de toda la infraestructura y toda la inversión realizada en el denominado túnel de Belate, obra ecológicamente pacífica, y por lo tanto dato a subrayar. Concreto en dos preguntas esta cuestión. ¿Existe previsión de que las infraestructuras creadas con el túnel de Belate y todo lo que entraña de continuación y de acceso en un sentido o en otro a esas obras puedan ser reutilizadas en esta futura vía de gran capacidad o van a ser necesariamente alternativas? La segunda cuestión: si son alternativas, ¿se va a proseguir en la finalización de lo que es la vía de comunicación que desde Pamplona conduce hoy, por un lado, hacia Elizondo y Otxondo, y por el otro lado hacia Endarlatsa y consiguientemente hacia la zona de Irun-Behobia y si eso puede sufrir o no una paralización? Porque realmente todos sabemos, y de esto ha habido incluso otras comparencias, que esto está ocasionando en algunos puntos un embotellamiento, porque es una vía rápida que empieza en una vía que no es tan rápida y que acaba en otra vía que es bastante más lenta en el día de hoy, y eso está ocasionando problemas reales de tráfico de alguna gravedad.

La persona con la que usted firmó el convenio, Jean-Jacques Lasserre, es alcalde de Bidaxune, en

cuyo pueblo está un edificio muy emblemático para Navarra, que es el castillo de Agramont.

En cuanto a la estrategia nacional para la comunicación Lisboa-París, nosotros estamos de acuerdo, y también con la que una Iparralde con Hegalde de Euska Herria.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Zabaleta. Señor Consejero, tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Me congratulo de las últimas palabras del señor Zabaleta. El primer tema del que ha hablado ha sido del convenio; dice que tenía que haber pasado por el Parlamento. Según el artículo 26 del Amejoramiento, para formalizar convenios con el Estado y las comunidades autónomas se tiene que pedir autorización al Parlamento. “La Diputación Foral precisará de la previa autorización del Parlamento para” –letra b– “formalizar convenios con el Estado” –no con los estados– “y con las Comunidades Autónomas”. Comunidades autónomas del Estado, del Estado español. Estamos hablando de un departamento, que es el Departamento de Pirineos Atlánticos.

El señor Zabaleta también ha hecho referencia al artículo 70: “Navarra podrá celebrar convenios con las Comunidades Autónomas” –del Estado español– “para la gestión y prestación de servicios propios y correspondientes a materias de su exclusiva competencia”. Ese es el punto primero, que es el de las materias que son competencia exclusiva, mientras que en el segundo hay un dato curioso. Dice que “Navarra podrá celebrar convenios con la Comunidad Autónoma del País Vasco y con las demás Comunidades Autónomas limítrofes”. Todos sabemos que las otras comunidades autónomas limítrofes son las de La Rioja y Aragón, pero sin embargo, a la hora de redactarse el Amejoramiento, no merecieron el honor de aparecer en este artículo 70.2. Sólo se hace referencia a una de ellas, la Comunidad Autónoma Vasca. O sea, según el Amejoramiento del Fuero, hay que pedir autorización cuando se hagan convenios con el Estado y con las Comunidades Autónomas.

Como les he dicho en mi primera intervención, este acuerdo se ha firmado con base en el Tratado de Bayona. Supongo que el señor Zabaleta conocerá que fue firmado por los estados español y francés el 10 de marzo de 1995 y que expresamente sirve para este tipo de casos. Este tratado de Bayona –si no lo tiene le puedo remitir una copia fue desarrollado por un reglamento de agosto de 1997. Como consecuencia de ello, el Gobierno de Navarra, antes de firmar este acuerdo, lo remitió al Ministerio de Administraciones Públicas, para que éste a su vez recabase los informes de esos tres

ministerios de los que antes he hablado, y ahora, una vez que se ha firmado, se tiene que publicar y está pendiente de publicación en el Boletín Oficial del Estado. Con esto creo haberle contestado a la primera de las preguntas.

La segunda es el tema del concurso restringido. Como les he dicho, el plazo de presentación de las ofertas termina el día 23 de este mes. Por lo tanto, ahora nos encontramos en una fase de plena publicidad y concurrencia; es decir, pueden presentarse todos los que quieran. Y, como ya les he dicho, según los datos que tengo del Departamento, creo que se han retirado más o menos treinta pliegos.

Entonces, una vez que termine el plazo, el proceso que se sigue es el siguiente. Se analiza la documentación presentada, es decir, los aspectos de experiencia, medios, currículum en materia de medio ambiente, de transporte, de tráfico, de economía, de paisaje, etcétera. Y, con base en todo lo anterior, se seleccionarán las que se considere que son las cinco mejores empresas. Esta selección se realizará entre abril y mayo. Esta cinco empresas, que en estos momentos no sabemos cuáles son, presentarán su propuesta económica y técnica para el estudio y, del estudio de estas cinco ofertas, se seleccionará y se decidirá cuál es la adjudicataria. Por tanto, de momento no les podemos decir cuáles son esas cinco empresas. Tendremos que esperar a los meses de abril o mayo.

Dice que el trazado es amplísimo. El trazado es el que les he indicado y es el que acompaña al acuerdo que se firmó. Es el que va desde la comarca de Pamplona, desde la parte sur de la autopista de Navarra, la zona de Imárcoain, todo lo que es la comarca de Pamplona, los puntos fronterizos de Izpegi y Orbaizeta hasta Bayona y Salies de Bearn, como les indicaba.

Ha dicho el señor Zabaleta la Navarra sur. Yo creo que es la cuenca de Navarra y la parte norte de Navarra, a no ser que empleemos distintas terminologías. De la Navarra Foral es esa parte.

El señor Zabaleta ha hablado de Belate. Dice que fue una obra pacífica, y efectivamente ha sido una obra pacífica y hay que agradecer a quien sea que esa obra haya sido pacífica. Pregunta si existe previsión de que los túneles puedan ser utilizados para esta vía. Pues mire, no, porque no entra dentro de esa franja. Lo que sí le puedo decir es que ese eje, que es la Nacional 121 A y la Nacional 121 B, además de los túneles de Belate, que sirven para conectar –y ahora voy a emplear mi terminología– la Navarra del norte de la Comunidad Foral con la cuenca de Pamplona, sirve para conectar el Valle del Baztan, la zona de las Cinco Villas con Pamplona y su comarca, es decir, sirve para vertebrar nuestra Navarra, la Navarra de la Comunidad Foral.

Hablaba de si se van a proseguir hasta la finalización las obras que ahí están previstas. Pues mire, efectivamente. Las inversiones previstas en los próximos seis u ocho años en la N-121 A y B son de 22.000 millones de pesetas. En estos momentos, como sabe, ya está en ejecución el desdoblamiento del tramo de Burlada, después va a seguir el de Villava, está en ejecución también el tramo de Oriáin-Sorauren, la variante de Olagüe, a información pública se ha sacado el tramo Zozaia-Santes-teban, están los túneles de Larrakaitz, está la variante de Arraioz, variante de Irurita-Elizondo, el túnel de Ezcaba está previsto dentro del Plan Director de Carreteras, que fue aprobado en el mes de diciembre en este Parlamento y que no tuvo ningún voto en contra, y luego también están previstos el tramo Bera-Endarlatsa-Behobia y la mejora del puerto de Otxondo. Todas estas obras están previstas en ese eje de comunicación que es la N-121 A, que tiene como finalidad mejorar las conexiones con esa zona de Navarra que antes les he indicado.

Estamos hablando de una vía de gran capacidad. En el debate del Plan Director de Carreteras creo que algún grupo presentó una enmienda en la que me parece que se señalaba por dónde no tenía que ir el trazado de esa vía de gran capacidad y sus señorías, en esta Comisión, dijeron que eso era aventurado y que había que esperar al resultado de los estudios. Y en eso estamos. Ahora se va a realizar ese estudio y luego, cuando tengamos los resultados de las dos fases, cuando se acabe, como les he dicho, el estudio socioeconómico y medioambiental, veremos si los resultados son aprobados por la comisión política que se cree al efecto y, si es así, pasaremos a la segunda fase, y dentro de un año más o menos tendremos los resultados. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Grupos Parlamentarios que quieran intervenir? Señor Larrayoz, tiene la palabra.

SR. LARRAYOZ LEZAUN: Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, señor Consejero y equipo directivo. Como es notorio y conocido, y repetidamente ha sido manifestado en este ámbito parlamentario y en otros de otras características, el proyecto que nos está ocupando esta tarde, la llamada autopista Pamplona-Bayona, es, por supuesto también para Convergencia de Demócratas de Navarra, un proyecto del mayor interés, y entendemos que el proyecto es también del mayor interés no solamente para Navarra sino también para otras organizaciones políticas, incluida toda la Península Ibérica e incluida, en definitiva, toda Europa, porque la posibilidad de atravesar de la mejor manera posible los Pirineos es un deseo largamente acariciado por todas las personas. Por esto precisamente habríamos preferido que la

información emitida hoy hubiese sido dada hace ya algún tiempo, habida cuenta de los trámites que se han producido, y que, por la importancia del tema, no hubiese sido evacuada solamente por el Departamento de Obras Públicas.

Es ciertamente del mayor interés la información que nos ha transmitido, pero también tiene otros aspectos concurrentes, porque es una materia que afecta a numerosos departamentos, aunque por supuesto es del mayor interés la información transmitida por su departamento, y todo ello con independencia de si es exigible legalmente o no la participación del Parlamento a efectos puramente de conocer la materia, de tener información. Precisamente –lo hemos dicho en más ocasiones– esto es lo que vamos a solicitar o de alguna manera plantear ante el Gobierno de Navarra, que se mantenga una información lo más continuada, lo más precisa y lo más frecuente posible, y también vamos a pedir claridad en la tramitación de todo el proyecto.

Como he dicho, Convergencia de Demócratas de Navarra por supuesto que no solamente va a apoyar, sino que también va a impulsar en lo que pueda y en la medida de sus posibilidades este proyecto. Pediremos, y es normal, porque yo creo que eso lo vamos a pedir todos, por supuesto también el señor Consejero y su departamento, el mejor proyecto desde todos los puntos de vista dentro de los posibles; pediremos también agilidad administrativa, no sólo en la tramitación sino también en la ejecución, y también una financiación adecuada. ¿Por qué decimos adecuada? Nos planteamos si, tal vez, Navarra, en el establecimiento de comunicaciones para atravesar los Pirineos, no ha hecho actualmente, en los últimos años, por su territorio y también por Guipúzcoa unos desembolsos muy fuertes para atravesar esta frontera natural. Entonces, a la hora de ejecutar esta autopista, que sin duda se va a llevar a efecto, además de tener que financiarla Navarra y reconociendo por supuesto los niveles competenciales tradicionalmente y en la actualidad detentados por Navarra, y sin perjuicio de los fondos comunitarios europeos, que también vendrán y esperamos que en gran cuantía, yo me permito preguntar al señor Consejero: ¿cree usted que debiera pura y expresamente participar el Estado español, el Gobierno español, a través de los Presupuestos Generales del Estado y, en su caso, en qué proporción?

Desde otro punto de vista y sin poner pegas a la legalidad del concurso para el estudio en estos momentos en trámite de desarrollo, y después de que se presenten las empresas y los profesionales que lo tengan por conveniente, ¿por qué en el anuncio se autolimita la propia Administración contratante a recibir solamente a cinco empresas invitadas? Porque no sabemos en principio –yo me pregunto de forma apriorística– cuántos se van a

presentar, cuántos van a pedir ser invitados. Entonces, ¿por qué en el anuncio se ha limitado solamente a cinco invitados, cuando creo recordar que en el concurso restringido, previsto de forma expresa en la legislación estatal, puede oscilar entre un mínimo de cinco y un máximo, no recuerdo si son de quince o veinte? Porque yo creo que que resulten invitados más de cinco tal vez sea bueno por el interés y porque es probable que se presenten equipos no solamente navarros, no solamente españoles, pueden ser también de los Bajos Pirineos, franceses o mezcla perfectamente. Entonces, es mejor que haya ofertas para poder compararlas y elegir la mejor.

Otra pregunta, y con esto termino. Está previsto el órgano de contratación, pero a nivel de hacer la propuesta, no en el seguimiento después de los trabajos propios del concurso. ¿Está previsto que solamente esté constituido por funcionarios propios del Gobierno de Navarra o está previsto que puedan resultar invitadas personas dependientes del Ministerio de Fomento o de diversas administraciones francesas? Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Gracias, señor Larráyo. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, quiero decir que me congratulo de conocer la opinión del señor Larráyo como portavoz del CDN de que están de acuerdo con esta vía de gran capacidad, que yo creo que ésa es la forma como la tenemos que denominar, no autopista, porque no se sabe cómo va a ser. No se sabe si va a ser autopista, autovía o una vía con tres carriles, si es que es, porque eso será el resultado del estudio que ahora se va a contratar.*

Me alegro de escuchar al señor Larráyo decir que ellos van a apoyar y van a impulsar. Por supuesto que nosotros también queremos conseguir el mejor proyecto. Sabe que uno de los objetivos que nosotros tenemos en el departamento es que los proyectos se hagan bien y que después las obras se realicen conforme al proyecto.

Pide agilidad administrativa, pues yo creo que hemos demostrado agilidad, porque ésta es una idea nueva, es una idea que presentamos en sociedad en febrero del año pasado y que en menos de un año ha merecido dos acuerdos. El señor Zabaleta hablaba antes del señor Lasserre y del castillo de Agramont, me parece que decía. Bueno, pues el primero de los acuerdos, el de Pau, lo firmamos nosotros en el Parlement de Navarre, el Parlamento de Navarra, que hay en esa localidad, y luego, en el Palacio de Navarra, hemos firmado el segun-

do de los acuerdos. Por lo tanto, me parece que no se puede pedir más agilidad.

Dice que les gustaría haber estado informados. Señor Larráyo, me parece muy bien y nosotros estamos dispuestos a dar todo tipo de información. Yo a eso le diría: pues haberla pedido. Nosotros por supuesto que a partir de este momento les mantendremos informados, así como estamos manteniendo informados ya a los alcaldes de los ayuntamientos de esa zona, para lo que hemos tenido dos reuniones, una que me parece que la celebramos en agosto en Burguete y la segunda después de firmar el día 3 de febrero, me parece que fue el día 4 o 5 de febrero, en el departamento, para informarles de los pasos dados, para que no se puedan tergiversar las cosas. Y, como queremos hacer todo con luz y taquígrafos, no tenemos tampoco ningún inconveniente a partir de ahora de informarles a sus señorías. Por eso, en cuanto a lo que dice de la información continuada y precisa, pues, a partir de ahora, y en el momento en que vean que no la tienen, si quieren, vía parlamentaria o cogiendo el teléfono o viniendo al despacho, se les informará cumplidamente.

Dice que sin duda se va a llevar a efecto. Ojalá. Yo creo que sería una cosa muy buena. Creo que ya es hora de que vayamos cambiando la mentalidad y de que las dos vías de gran capacidad dejen de estar, como les decía en mi primera intervención, en los dos extremos de los Pirineos, en la Junquera y en Irun-Behobia. Lo que tenemos que hacer es permeabilizar los Pirineos, porque vamos a entrar en el siglo XXI y vamos a estar todos en Europa de pleno derecho. Por eso, vamos a cambiar la opinión que se tenía en Navarra en el siglo pasado. Hubo un debate, que cita José María Iribarren en uno de sus libros, debate al que luego yo he tenido acceso en el Diario de Sesiones del Senado, me parece que es del año 1846, cuando un senador navarro, el señor González de Castejón, al hablar de la construcción de una carretera por el Baztan, decía que lo que había que hacer era poner otros Pirineos encima de los Pirineos, porque España –y hablaba de España constantemente– tenía que estar separada y aislada de Francia para evitar una nueva invasión y no sólo eso, sino que además tenía que estar bien fortificada.

Bueno, estamos en el año 1998, las fronteras han desaparecido y lo que necesitamos son unas buenas comunicaciones que sirvan para enlazar desde Lisboa, Madrid, pasando por Pamplona, con Bayona y París, y no sólo eso, sino que sirva para mejorar la economía de esa parte de Navarra que en estos momentos está en regresión.

El señor Larráyo hablaba también de otros departamentos concurrentes. Lo que le puedo decir es que esa comisión técnica de seguimiento va a estar integrada por tres representantes, como les

decía, del Gobierno de Navarra y tres del Departamento de Pirineos Atlánticos, y lo que va a haber es un representante del Departamento de Obras Públicas, un representante de Medio Ambiente y otro de Ordenación del Territorio, que son del mismo departamento, el de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente.

Hablaba de que el Gobierno de España tiene que ayudar en esta obra. Hombre, nos parecería magnífico, pero lo que pasa es que usted sabe que en materia de carreteras Navarra tiene competencia exclusiva.

Preguntaba también si iba a haber algún representante del Ministerio de Fomento en esa comisión. No, no va a haber ningún representante. Lo que sí le puedo decir es que el pasado martes estuve en el Ministerio de Fomento con el Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes y con el Director General de Carreteras, y lo que nos dijo el Director General de Carreteras es que quiere estar informado puntualmente de todos los pasos que vayamos dando porque ellos están muy interesados en esta vía de comunicación, como también lo están, y eso lo hemos podido ver, todos los representantes de todas las administraciones francesas con los que hemos tratado. Como les decía en mi primera intervención, en el mes de mayo del año pasado el Director General de Carreteras de Francia, monsieur Leyrit, en una reunión de las que periódicamente tiene con el señor Lazcano, Director General del Ministerio de Fomento, le preguntó ya por este proyecto, palabra que utilizamos los que no somos ingenieros, o por esta idea, que es como hablan los ingenieros. O sea, que en el mes de mayo ya había llegado a París la idea que habíamos lanzado desde Navarra.

¿Que si pueden ayudar? Yo creo que hay otros puntos en los que quizás podrá ayudarnos el Ministerio de Fomento y pienso que esta vía de gran capacidad será un acicate importante para que se pueda construir el tramo de autopista de Medinaceli-Tudela o el que pueda ser, porque en el momento en que se vea que esta vía de gran capacidad se puede construir es cuando tendrá mucho más sentido el que se construya el tramo de autopista entre Medinaceli y Tudela. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. Señora Arboniés, tiene la palabra.

SRA. ARBONIES BERMEJO: Gracias, señora Presidenta. Quiero agradecer al señor Consejero la información que nos trae. Yo creo que, cuando antes ha citado a algún grupo en relación con el Plan de Carreteras, probablemente se referiría al nuestro, porque en su día, viendo que no había estudios ni anteproyectos, que la carretera era una

idea, y sin conocer todo lo que se nos ha dicho hoy aquí, nosotros no estuvimos en ese momento por la labor de que se incluyera en el Plan de Carreteras. Otra cosa es lo que después hemos conocido aquí, y desde luego que no sólo nos parece interesante, sino que nos parece que lo que tiene que ser en estos momentos y de cara al siglo XXI es que esa carretera forme parte –y ésa era una de las dos preguntas que traíamos– de ese eje transeuropeo que una Lisboa, Madrid y París.

La otra pregunta era sobre la conexión que usted ha mencionado antes con la autopista Madrid-Tudela que vendría de Medinaceli a Tudela. Esa era la otra duda que nosotros teníamos.

Ante la aclaración de estas dos dudas, evidentemente no cabe más que el apoyo a lo que todavía es una idea, conociendo además como hemos conocido recientemente, a través de alcaldes de la zona, la inquietud, en el buen sentido, que ha tenido esta posibilidad de comunicación.

Lo de las informaciones y propuestas en primera mano nos parece estupendo porque no hace mucho, el día 4, estuvo usted aquí para informarnos del convenio o acuerdo entre el Gobierno de Navarra y Radio Televisión Española y resultó que el día 11 aquello se firmaba sin que conociéramos el texto del acuerdo marco ni siquiera la cuantificación, algo que creo que todos los grupos preguntamos. Creo que en esos siete días se nos podía haber avanzado algo más. Por eso le digo que las informaciones y propuestas en primera mano no estarían mal.

Usted ha dicho antes que el estudio constaría de dos fases y que la primera fase sería un estudio medioambiental, socioeconómico, etcétera. Bueno, pues en el tema medioambiental yo creo que en el trazado de los corredores alguna idea mejor diseñada habrá, porque el impacto o la repercusión que tenga en el medio ambiente, sin conocer mínimamente los trazados o los corredores, no los podemos establecer.

En cuanto a la financiación, siendo éste un eje transeuropeo y una conexión importante dentro del Estado, y si hay participación de Francia, de Navarra y de la Unión Europea, creo que no estaría de más que el Estado también participara financieramente de este tema. Porque yo creo que va a servir a nivel del Estado, que es un eje importante, una conexión importante, y, por lo tanto, yo pienso que la financiación del Estado también debería estar presente en este tema.

En cuanto al aprovechamiento, por lo menos dos de los alcaldes de la zona comentaron que ellos veían que se debería aprovechar carreteras, lo que ya está hecho. Lo que pasa es que, si no avanzamos, si no especificamos algo más, yo no me atrevo a decir ni a sugerir nada.

Usted nos da la tranquilidad de que todo se va a hacer contando con los entes locales, con la gente de la zona, lo cual nos parece muy bien, porque ninguna idea avanza ni se plasma si no tiene participación de la gente que se va a beneficiar de la misma.

Yo creo que nada más por el momento. Lo único, siendo un concurso restringido, como ha dicho el señor Larráyoz, si lo mínimo eran cinco empresas, se podía haber ido a un término medio entre el mínimo y el máximo, que hubiera sido lo deseable. Como conclusión, quiero reafirmarle que, ante la exposición que nos ha hecho aquí, nuestro grupo no puede menos que apoyar la intención y ese eje transeuropeo que se plasma con esta carretera. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señora Arboniés. Señor Consejero, tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): En primer lugar, antes de contestar a la señora Arboniés, quiero contestar al señor Larráyoz, porque se me ha olvidado, a lo que él preguntaba de que por qué nos autolimitábamos a cinco empresas. Bueno, porque según la legislación hay que fijar el número, y creo que el mínimo está entre tres y diez. Entonces, lo que se ha visto conveniente por ambas partes para darle agilidad es que con cinco es suficiente. ¿Por qué no más? Porque las empresas que sean seleccionadas tienen que presentar una documentación muy costosa y entendemos que cinco es suficiente. Al decir entendemos me refiero a las dos partes, la francesa del Departamento de Pirineos Atlánticos y la española de la Comunidad Foral de Navarra. Por eso se ha determinado que el número sea el de cinco.

Entrando a contestar a la señora Arboniés, ella habla del debate del Plan Director de Carreteras. Yo no sé qué grupo fue el que presentó, porque yo no estuve presente en el debate en Comisión. Me suena que sucedió eso, que hubo alguna enmienda, pero no sé de qué grupo.

He tomado nota de lo que decía de que este eje es lo que tiene que ser, y en eso coincide con una frase de monsieur Menjucq, que dice que estamos haciendo lo que es nuestra obligación para el futuro inmediato. Lo que sí sabemos es que hay una zona que en estos momentos está congestionada y que en unos años va a estar saturada, que es la de la costa, y que la solución que podría haber allí sería construir un tercer carril a cada lado, y, como decían en la reunión de Pau, eso, con la legislación medioambiental europea, es muy costoso, y por eso hay que buscar una solución, una alternativa, y por eso estamos aquí. Eso fue lo que dijo, me parece que fue el señor Menjucq, en esa reunión de Pau.

Me congratulo de que apoye la idea. Yo creo que esto es tener visión de futuro y apostar por el futuro y por el desarrollo de Navarra, que es lo que tenemos que hacer tanto ustedes como Parlamentarios como nosotros desde el Gobierno.

Ha hecho referencia a la comparecencia del otro día para hablar del tema de Radio Televisión, y, aunque sea al margen, quiero decirle que yo lo que indiqué allí es que próximamente se iba a firmar el acuerdo marco y creo que más o menos les hablé de todo el contenido de ese acuerdo marco; después ha habido que cerrar alguna cosa. La cuantificación económica en ese momento no se sabía y además no es objeto del convenio marco sino del convenio específico, otra cosa es que en la reunión que mantuvieron el Presidente del Gobierno con el Director General del Ente llegasen al acuerdo de cuál tenía que ser esa cantidad.

Decía la señora Arboniés que el Estado debería participar en la financiación del estudio. Los cuarenta millones van a ser pagados a partes iguales, 50 por ciento por el Departamento de Pirineos Atlánticos y el otro 50 por ciento por el Gobierno de Navarra. Es decir, el Estado francés no va a financiar nada ni tampoco el Estado español. Como les he dicho, este estudio se ha acogido a las ayudas de Interreg 2 y va a ser financiado al 50 por ciento por la Unión Europea.

Del punto que decía de utilizar las carreteras que ya existen, yo creo que es pronto para hablar, porque ahora, en la primera fase, que es la que se tiene que realizar y me parece que termina el 30 de noviembre, se trata de hacer el estudio socioeconómico y medioambiental, y, una vez que conozcamos los resultados y se analicen, si se le da el visto bueno y se aprueba, es cuando empezaremos la segunda fase y allí es donde están los trazados y entonces se podrá ver si se pueden utilizar esas carreteras o se tiene que hacer un trazado nuevo. Eso se verá y entonces se irá, de entre las alternativas que nos presenten, por la que se decida en su momento.

Lo de la información la señora Arboniés lo ha podido comprobar, pues, según ha dicho ella, ha hablado con dos alcaldes de la zona. Vamos a seguir en contacto con ellos porque nosotros lo que queremos es que esta obra se haga, si se tiene que hacer, con paz social y que además todas las partes que estén integradas en la misma estén informadas de primera mano, y siempre respetando el medio ambiente. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Señor Ciáurritz, tiene la palabra.*

SR. CIAURRIZ GOMEZ: *Gracias, señora Presidenta. Voy a ser muy breve porque creo que el tema no da para mucho más, porque en definitiva esta-*

mos, desde nuestro punto de vista, en algo que todavía es una simple idea, que se va a plasmar en un estudio y en su momento veremos en qué acaba esto.

Nosotros, desde luego, no somos contrarios a priori a ninguna idea de estas características. Nos parecería bien tratar de unir, aunque sólo sea eso, una parte de Navarra con otra parte de Navarra, con todo lo que eso significa. Lo que sí tenemos que poner de manifiesto es que, tal y como se desarrolla el proyecto del estudio, la zona por la que puede atravesar esa futura carretera de gran calado puede ser conflictiva. Es una zona pequeña de Navarra y, aunque en el mapa parezca que es grande, es prácticamente la lengua que entra de la muga por el alto de Ibañeta en los dos campos, a uno y otro lado de esa lengua. Nos parece que habrá que tratar el tema con mucha delicadeza, porque estamos próximos a una zona donde ha habido otros problemas medioambientales importantes que están todavía sin resolver. Nos parece que una carretera de esas características debe tratarse con mucha delicadeza y con mucho respecto a cualquier norma, y ese respeto debería haber comenzado por la información de la cuestión a este Parlamento, como ya se le ha puesto de manifiesto al Consejero. Porque ha terminado su exposición inicial, y luego lo ha reiterado contestando a otros portavoces, con su deseo, su voluntad de que este Parlamento conozca de primera mano los contenidos, las propuestas, etcétera, pero, como ya se le ha dicho, este proyecto o esta idea, en su información inicial, ha sido sometida a la consideración de muchas autoridades, desde luego a prácticamente cuatro o cinco Ministerios del Estado, y en este Parlamento o en esta Comisión no hemos tenido ningún conocimiento de por dónde iba esto ni de que se había firmado ese acuerdo, que, con independencia de las disquisiciones jurídicas de si puede ser un acuerdo o un convenio, me parece que tendrían que haber informado desde el principio de este hecho, porque ya digo que no es una carretera cualquiera, no es un lugar cualquiera y ojalá que sea pacífica, pero puede derivarse por otros derroteros.

Por lo tanto, nos parece que poca habilidad ha tenido el Consejero respecto a su presentación en esta Cámara en ese momento inicial. Ojalá sirva para ir cambiando la mentalidad de Navarra o de muchos que siempre han visto el otro lado de nuestra propia Navarra con unos ojos y con una vista para nosotros extraña, y ojalá sirva para que pueda celebrar el Consejero el Nafarroaren Eguna que se celebra desde hace mucho tiempo en Baigorri, que está ahí cerca, y que hasta ahora, para muchos navarros, sobre todo para la Navarra oficial, ha querido ser absolutamente desconocido.

Cuando hablaba del corredor navarro-francés, y esto es una simple anécdota o recordatorio de mi

infancia, me acordaba de un corredor –yo no sé si alguno de ustedes lo conoció– que era navarro-francés, porque era de Pamplona pero vivía en Francia, en París o Burdeos, y venía todos los sábados a correr en verano unas carreras que se hacían en la plaza del Castillo. Era un tal Goiburu –no sé si lo recuerdan–, una persona muy peculiar y que solía ganar algunas carreras. Pero vamos, yo, aparte de ese corredor navarro-francés, no he conocido ningún otro, porque para mí ese corredor físico sigue siendo pura y exclusivamente de Navarra.

Por tanto, en este momento no estamos ni podemos estar en desacuerdo con la idea. Nos parece que puede ser positiva, pero desde luego nos parecería muy prudente y pediríamos, aunque parece que el Consejero a lo largo de su exposición ha ido cambiando su planteamiento inicial, que se haga con luz y taquígrafos, que se den toda clase de explicaciones y que no se vaya por un callejón que luego nos pueda generar conflictos que debemos evitar desde el principio.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Ciáurriz. Señor Consejero, tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Muchas gracias, señora Presidenta. El señor Ciáurriz ha empezado diciendo que esto es una idea. Para usted, señor Ciáurriz, y para mí, esto es un proyecto, lo que el hombre de la calle entiende que es un proyecto. Otra cosa es que para los ingenieros, con lo cuales me rozo yo ahora, esto no es un proyecto sino que simplemente es una idea, pero para usted, para mí y para el hombre de la calle la idea de unir Pamplona con Bayona es un proyecto.

Me congratulo de que diga que está de acuerdo, y lo que confío es que no sólo sea usted, sino que sea todo Eusko Alkartasuna el que esté de acuerdo con esta idea, porque ya ha habido algunas voces discrepantes de algunas personas destacadas de su partido en contra de la idea.

Dice que hay que tratarlo con delicadeza, pues efectivamente. Por eso, y lo he dicho en mi primera intervención, vamos a ir paso a paso sin adelantar más de lo que se debe, ir poco a poco, por eso se ha encargado ese estudio tan completo. Yo creo que en otros momentos se habría hecho de otra forma distinta, y lo que queremos es, y yo creo que en eso el señor Ciáurriz estará de acuerdo, aprender de los posibles fallos que se han podido cometer en épocas anteriores para hacer las cosas bien desde el principio.

Simplemente me queda decir a sus señorías que el pasado martes firmé con el Secretario de Estado un protocolo para la posible mejora de la vía de comunicación Pamplona-Jaca-Huesca, y lo que voy

a hacer es pedir una comparecencia para informar a sus señorías de ese protocolo y que no tengan ningún problema en conocerlo. Si quieren lo hacemos ahora o lo dejamos para una próxima comparecencia.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Algún Parlamentario quiere intervenir en el segundo turno? Señor Zabaleta, tiene la palabra.

SR. ZABALETA ZABALETA: Intervendré brevísimamente para dejar constancia de tres ideas. En primer lugar, yo sigo insistiendo en que convenio y acuerdo de cooperación es esencialmente lo mismo, por lo que es preceptivo el conocimiento previo y la autorización de este Parlamento, que es el que tiene que autorizar al Gobierno para que lo haga, y eso es lo mínimo que se podría exigir en un asunto en el que, como ha quedado aquí más que repetido, se ha tenido que consultar a varios ministerios, a varias entidades e incluso se ha tenido relación con municipios y alcaldes, es un mínimo, desde un punto de vista de representatividad y desde un punto de vista institucional y político. No obstante, le adelanto que vamos a solicitar un informe oficial de esta Cámara para que así sea.

Otra cosa es el protocolo de intenciones, pues los protocolos no son realmente acuerdos, sino que son coincidencias de intenciones que no tienen estipulaciones propiamente dichas. Si es así el que usted ha firmado con el Director General al que se ha referido antes o cualquier otra cosa, en los protocolos habría una distinción que hacer; entre acuerdo de cooperación y convenio, no.

La segunda idea de la que quiero dejar constancia es que en este tema en el que existen tantas sensibilidades a flor de piel, y precisamente para que todo se haga bajo luz y taquígrafos, le ruego que, en cuanto estén concretadas esas cinco empresas a las que se va a extender la invitación para que presenten propuestas, se dé cuenta a este Parlamento de cuáles son y el contenido de la invitación en su caso.

Y, en tercer lugar, nosotros queremos que se realice y no sólo por estrategias continentales, pues aquí siempre hemos hablado de Lisboa, y no sé por qué no se ha pensado también en el estrecho de Gibraltar, que es la línea europea más transversal que existe, ahora que además estamos en el tiempo de una de las mayores injusticias, que es la de las pateras. Pero bueno, dejando eso aparte, nosotros no firmamos en blanco, nosotros queremos seguir este tema y que el Parlamento esté informado, y por eso, en cuanto al trazado, queremos conocer los contenidos de los estudios que se vayan realizando como objeto de este convenio al que nos hemos referido. Nada más. Quería simplemente dejar constancia de esto.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Zabaleta. ¿Desea responder el señor Consejero?*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Simplemente, en cuanto al punto primero, veo que el señor Zabaleta decía que como mínimo y veo que ha cambiado, porque al principio ha dicho que el Departamento de Pirineos Atlánticos era una comunidad autónoma y es un departamento de otro Estado. El Amejoramiento del Fuero solamente se refiere en su artículo 26, como ya lo he dicho en la respuesta que le he dado a su segunda intervención...*

SR. ZABALETA ZABALETA: *Lo ha dicho usted.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *“Formalizar convenios con el Estado y con las Comunidades Autónomas.” Artículo 26.*

SR. ZABALETA ZABALETA: *Comunidades autónomas, punto. Y artículo 70, segundo, también comunidades autónomas.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Señor Zabaleta, le ruego que, si necesita intervenir, pida el uso de la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Estamos en el artículo 26 b) del Amejoramiento, que dice: “La Diputación Foral precisará de la previa autorización del Parlamento para formalizar convenios con el Estado y con las Comunidades Autónomas”. Y el artículo 70 habla de que Navarra podrá celebrar convenios con las comunidades autónomas. Como ya le he dicho y le he reiterado, este acuerdo de cooperación transfronteriza lo ha firmado el Gobierno de Navarra con el Departamento de Pirineos Atlánticos con base en el Tratado de Bayona.*

En cuanto a lo demás, ha dicho que es un tema de sensibilidad a flor de piel; tomamos nota. Como son etapas que vendrán con posterioridad, no tengo nada más que decir por el momento.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Tiene la palabra el señor Larrayoz.*

SR. LARRAYOZ LEZAUN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Respecto a la situación jurídica del soporte, yo me imagino que el Gobierno de Navarra habrá tenido en cuenta la legislación existente y habrá prestado las cautelas propias de la prudencia de este caso y de todo su quehacer. Pero tampoco estaría de más que o bien se dé a conocer alguno de los informes que pueda tener el Gobierno o bien se elabore algún informe al efecto.*

La postura de Convergencia de Demócratas de Navarra, señor Consejero, en cuanto a este proyecto, ha sido repetidísimamente expresada y siempre de forma favorable, con el mayor impulso y con el mayor apoyo, y estamos seguros de que vamos a seguir impulsándolo.

Respecto a la información, son formas diferentes de ver las cosas, tan respetable una como la otra. Ocurre como días pasados con el asunto del convenio con Radio Televisión Española, que tendrá que venir necesariamente al Parlamento por el contenido económico que conlleva. Lo mejor sería previamente venir a exponer y a debatir. Nosotros entendemos que debe ser el Gobierno el que plante la información por su propia iniciativa.

Me ha parecido que no me ha contestado al porqué de que vayan a ser invitadas cinco empresas. Ha dicho que por el coste de la documentación que hay que presentar, pero el coste de la documentación que hay que presentar lo tendrán todas aquellas empresas que decidan participar, señor Consejero. En la solicitud de participación se tiene que hacer la oferta, la presentación, todo el estudio. Después, de todas ellas, el órgano de contratación invita a cinco. Yo le he dicho, a modo de sugerencia, que, como cinco es el número mínimo y el número máximo creo que está en quince o veinte –vuelvo a decir que no lo sé exactamente–, nos podríamos haber quedado con más, porque, una vez que decides participar, que has hecho el trabajo, el desembolso económico, pues es lógico que seas invitado.

También le he preguntado, porque me parece importante para enriquecer las relaciones personales, los conocimientos e intercambiar criterios, si en el órgano de participación o en la mesa de contratación va a haber personas invitadas relacionadas con el Gobierno español, con el Gobierno francés o con el Departamento de Bajos Pirineos, a la hora de analizar las ofertas de todas las personas que decidan participar y de elegir una de las cinco que resulten invitadas.

Respecto a la financiación, yo no me he referido ni me he querido referir a la financiación del proyecto, que son cuarenta millones de pesetas, cantidad que, si se va a pagar entre todo el mundo, la verdad es que resulta irrisoria. Me refiero a que, en el caso de que se decida –que yo estoy seguro que se va a decidir al final– hacer este proyecto, el Gobierno de Navarra plante al Gobierno de la nación que, habida cuenta de la trascendencia del proyecto y del contenido económico, que sin duda va a tener financiación europea, participe en la financiación del proyecto de ejecución. Porque una cosa es la competencia, por supuesto que tenemos competencia, pero otra cosa es el tremendo coste y el significado que tiene. Si tiene a bien el señor

Consejero, me gustaría comentar un poquito esta cuestión.

Respecto a lo de que todos queremos buenos proyectos, por supuesto que queremos todos buenos proyectos y en ello estamos todos embarcados.

¿Que ha mejorado usted las relaciones con Francia? Ojalá haya sido así. Cuanto mejores sean las relaciones, mucho mejor.

Por cierto, ya que lo ha comentado usted, vi en el periódico hace dos o tres días que acababa de estar usted en Madrid, creo que con el Director General, hablando o firmando documentos relativos al estudio de la vía Pamplona-Huesca, a la autopista Madrid-Tudela, al corredor navarro de alta velocidad o a este acuerdo de cooperación transfronteriza, y que todo esto lo hizo usted, como dice el periódico, aproximadamente en media hora, lo cual demuestra que hay una eficacia fantástica para solucionar problemas. Esta misma agilidad la pediríamos para las cuestiones de Azagra, Imárcoain o de Cintruénigo, y, si no es posible aplicarles la misma agilidad, que parece que no, por lo menos el máximo de agilidad posible. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Larráyo. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Vamos a empezar por el final. Ha mencionado una retahíla de asuntos, me parece que Azagra, Cintruénigo e Imárcoain. Yo lo que le digo es lo siguiente, señor Larráyo, y además agradezco que lo haya citado usted, si cuando yo entré en el departamento me hubiesen dicho que los problemas del departamento iban a ser éstos, con un canto en los dientes me habría dado, si esos problemas son de tanta envergadura, de tanto calado, con un canto en los dientes me habría dado. Fíjese que problemas tan grandes. Además están todos en vías de solución, no se preocupe.*

Ha hablado de lo de las cinco empresas. Primero me parece que ha hablado de que siempre han estado de acuerdo. Yo no lo he dicho. Yo digo que me congratulo al escuchar una vez más que el señor Larráyo, como portavoz del CDN, está de acuerdo con este proyecto. Me congratulo, no es la primera vez que lo dicen. Enhorabuena. Lo que tenemos que hacer aquí es tender puentes, ya que estamos en obras públicas, para unas buenas relaciones y, en todo lo que podamos tenerlas, magnífico. ¿Qué ocurre con lo de las cinco empresas? Ahora se presentan todas las que quieran presentarse, se seleccionan y las cinco que sean seleccionadas son las que presentarán la oferta económica y harán la propuesta técnica, por eso se le ha dicho que se restringe a cinco, que es el número que se ha considerado oportuno por ambas partes, porque de

esa forma sólo serán cinco las que tengan que hacer el desembolso económico de presentar esa documentación, que, según me dicen, es costosa.

Entonces, aquí lo que va a haber es una comisión técnica de seguimiento, que será la mesa de adjudicación, en la que van a estar representados, como les decía antes, el Gobierno de Navarra y el Departamento de Pirineos Atlánticos. Por parte del Gobierno de Navarra va a haber representantes de dos departamentos, aunque sean de tres materias, como son Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, y luego va a haber otros tres del Departamento de Pirineos Atlánticos. No hay ningún representante del Estado, pero seguiremos en contacto.

Usted decía que qué de cosas habíamos hecho en treinta minutos, pues fíjese qué relaciones tan fluidas tenemos y lo mucho que hablamos con ellos. Porque no hace falta estar en Madrid físicamente con el señor Secretario de Estado, con don Joaquín Abril Martorell, sino que además ahora hay otros procedimientos, desde el teléfono hasta la videoconferencia, lo que ya no podemos hacer es el acto de la firma, que eso sí que se tiene que hacer físicamente entre las dos partes, y por eso nos reunimos. Y por eso en esa reunión lo que hicimos fue hablarles de los temas que considerábamos que están en estos momentos en el candelero de las relaciones entre el ministerio y el departamento, les entregamos la documentación, documentación de todo tipo, hasta algún recorte de prensa con alguna entrevista de alguna autoridad de la comunidad vecina, y seguimos avanzando y vamos a seguir con esas magníficas relaciones que tenemos con el Ministerio de Fomento. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Ha entendido esta Presidencia que no hay solicitados más turnos de intervención.*

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la construcción de diversas carreteras relacionadas con el embalse de Itoiz.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Concluido, pues, este primer punto del orden del día, pasamos a debatir el segundo, que es la comparecencia, solicitada también por Ezker Abertzalea, para que el señor Consejero informe sobre la construcción de diversas carreteras relacionadas con el embalse de Itoiz. Para plantear sus preguntas tiene la palabra el señor Zabaleta.*

SR. ZABALETA ZABALETA: *Arratsalde on. Buenas tardes. Respecto a la carretera conocida*

como nueva carretera Aoiz-Burguete, que es la variante de Itoiz, deseamos plantear varias cuestiones concretas, al margen de la información general que se nos dé. Es una carretera de altísimo costo, casi 2.000 millones de pesetas, que, a nuestro juicio, y en contra de lo que en un momento dado, allá en 1996, contestó el departamento, en el que entonces no estaba el señor Palacios, a las alegaciones de la Coordinadora diciendo que tenían su justificación como variante de Aoiz y como arreglo de la carretera, es evidente que se trata de la variante de un pantano que no tiene, hoy por hoy, permiso judicial para ser llenado. Y, dadas las diferentes resoluciones judiciales que han recaído acerca de este embalse, que muchos creemos no sólo injustificado sino que no se efectuará, hay una última resolución judicial, que es la de 16 de febrero del 98, que requiere a las administraciones involucradas en las obras anejas a lo que es el pantano y también a la de Navarra, aunque realmente no sea la titular, pero que ya lleva gastados, con estos casi 2.000 millones, cerca de 10.000 millones en este, no vamos a llamarle proyecto nosotros, vamos a llamarle idea, en este caso, porque ni siquiera el proyecto es de Navarra, ni tiene que ver Navarra en esta idea de algunos, por cierto dinero de todos. Pues bien, como digo, este auto exige al Gobierno de Navarra, en un plazo de veinte días, la respuesta sobre el estado de las obras que esté efectuando en relación con este pantano. Si no estamos mal informados, el plazo finaliza el próximo martes. ¿Se ha respondido ya a este requerimiento de la Audiencia Nacional o cuál es el estado de estas obras en este momento y cuál es la información que, en su caso, se vaya a efectuar?

En segundo lugar, es evidente que este requerimiento supone una de estas dos posibilidades, que se paralizen o que no se paralizen estas obras anejas al pantano, paralización que está pedida, que, hoy por hoy, no está concedida, pero que es una de las posibilidades. Que este auto pida información a las administraciones involucradas sobre cuál es el estado de desarrollo de estas obras induce a pensar que puede ser para que, coherentemente con las otras resoluciones judiciales, se mande paralizar estas obras.

Yo le pregunto al señor Consejero: ¿está prevista esta posible paralización? Cuando se hizo la adjudicación de este contrato a la empresa Nagore I, en el contrato de adjudicación de obra, ¿se previó la posibilidad de esta paralización o, por el contrario, Nagore I tendrá la vía abierta para la reclamación de daños y perjuicios a este respecto y deberá, en su caso, responder el Gobierno de Navarra? ¿Está prevista esta hipótesis? ¿Cuál es la previsión, si es que existe?

Nosotros no entendemos que esté justificada la necesidad, tal y como están ahora mismo las cosas,

de esta variante de Itoiz, porque no creemos que sea cierto que la justificación la den ni la variante de Aoiz ni el arreglo de la carretera existente ni nada por el estilo, y no somos sólo nosotros los que lo decimos, sino que todas las informaciones periodísticas siempre la han denominado variante de Itoiz.

En este aspecto, quisiéramos saber cuál es la justificación que ha tenido el Gobierno de Navarra para llevar a efecto esta contratación, porque el Estado, que es prudente, no está llevando a efecto la construcción del canal, y el Estado, que a estos efectos juega con prudencia, está actuando cubriendo la posibilidad de que, en caso de actuar con imprudencia, pueda resultar sujeto de una serie de responsabilidades. Sin embargo, no nos parece que el Gobierno de Navarra haya actuado así.

Por lo tanto, reitero, queremos saber si existen otras justificaciones sociales, técnicas, medioambientales o de cualquier orden, o si su departamento reitera lo que entonces dijeron los titulares que le precedieron en respuesta a aquellas alegaciones que formuló la Coordinadora en 1996 respecto a esta obra.

El concurso, que fue un concurso, se resolvió hace ahora algunos meses. Le pregunto también cuál es el desarrollo de esas obras, cuáles son los plazos que tienen para su finalización, cuáles son los certificados que, en su caso, se hayan hecho ya de la obra y cuáles son las expectativas de llevarla adelante si no ocurre la paralización, que teóricamente podría ocurrir y que se puede, de alguna manera, entender que está prevista por las últimas resoluciones judiciales, concretamente por el auto de 16 de febrero del 98.

Y, finalmente, una pregunta más. Si el Gobierno de Navarra no es titular, como no lo es, ni de los derechos del agua, quitados por la fuerza a Navarra allá por 1928, ni tampoco es titular de la obra del pantano de Itoiz, por qué en una situación como la de 1997, cuando ya existían las resoluciones judiciales por todos conocidas y que no vamos ahora a comentar, se acomete una obra que tiene relación directa con este pantano y que, por lo tanto, puede ser objeto de esos pronunciamientos judiciales. Esta ya es una pregunta, al margen de las alegaciones, de carácter eminentemente político. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Zabaleta. Señor Consejero, cuando quiera, tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. Tal y como ha indicado la señora Presidenta al principio de la sesión, la Junta de Portavoces del Parlamento de Navarra, a instancia, en este caso, del Parlamentario señor Zabaleta Zabaleta, ha solicitado la comparecencia de este Consejero para que informe sobre las carreteras que están en proceso de construcción relacionadas con el embalse de Itoiz y para que exponga la posición del Gobierno en relación con las mismas. Eso es lo que el señor Zabaleta decía. Con base en lo anterior, paso a indicarles la información relativa al tema de la carretera de Aoiz-Nagore que actualmente está en construcción.*

Con fecha de 18 de agosto de 1995 el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones solicitó del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda la tramitación del plan sectorial de incidencia supramunicipal, la declaración de utilidad pública y también la declaración de impacto ambiental de la citada obra. Con fecha de 1 de agosto de 1996, por la Orden Foral 807/96, del entonces Consejero de Medio Ambiente, se aprobó la declaración de impacto ambiental de dicha carretera. Con fecha de 2 de septiembre de 1996, el anterior Gobierno de Navarra adoptó el acuerdo de aprobación definitiva del plan sectorial de incidencia supramunicipal. Ambos procedimientos, el de declaración de impacto ambiental y el del plan sectorial, fueron sometidos a sus correspondientes fases de información pública, no habiendo sido recurridos.

El 18 de noviembre de 1996 y el 30 de diciembre de ese mismo año, por resoluciones del Director General de Obras Públicas, se aprobó el inicio del expediente de contratación y adjudicación del proyecto de adecuación de la carretera de Aoiz a Nagore derivado de las instrucciones de la declaración de impacto ambiental. El 21 de marzo de 1997 se aprobaron técnicamente y se sometieron a información pública los dos subtramos en que se dividió dicho proyecto de carretera Aoiz-Nagore. La información pública apareció en el Boletín Oficial de Navarra de los días 14 y 16 de abril de 1997.

Con fecha de 19 de junio de 1997 se firmaron las Ordenes Forales números 2641/97 y 2642/97, por las que se aprobaban, definitivamente, los proyectos técnicos del subtramo uno y del subtramo dos de la carretera Aoiz-Nagore. El 23 de junio de 1997 el Gobierno de Navarra adoptó el acuerdo por el que se establecían las anualidades económicas, el gasto plurianual para la ejecución de esta obra, que en su conjunto son las siguientes: año 1997, 400 millones; año 1998, 800 millones; y año 1999, 1.500 millones de pesetas.

El 27 de junio de 1997 se firmaron las Ordenes Forales para el inicio del expediente de contratación de ambas obras. El 9 de julio de 1997 fue publicado el concurso en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, y el 2 de septiembre de 1997, una vez superada la fase de presentación y evaluación de ofertas, se procedió a la contratación de ambos subtramos de la forma siguiente. Subtramo uno: adjudicataria UTE Nagore I, que está integrada por las empresas Elkartea, Obenasa, Padenasa, Alcer y Cavosa; el presupuesto de adjudicación fue de 1.055.514.901 pesetas, con una baja de adjudicación del 30'5 por ciento y plazo de ejecución de diecinueve meses. En el subtramo segundo, la adjudicataria fue la UTE Nagore II, integrada por esas mismas empresas, el presupuesto de adjudicación fue de 856.664.902 pesetas, con una baja, en este caso, del 27'5 por ciento, y plazo de ejecución también de diecinueve meses.

El 3 de octubre de 1997 se firmaron ambos contratos de obra y el día 13 de octubre las actas de replanteo de los dos subtramos. Las cantidades que han sido certificadas hasta el día de hoy ascienden, en el caso del subtramo número uno, a 47.837.288 pesetas, es decir, el 4'5 por ciento de la obra; y, en el subtramo dos, a 66.145.844 pesetas, que equivale al 6'7 por ciento del total de la obra.

La obra se está ejecutando de forma satisfactoria, si bien su ritmo inicial se ha visto afectado por las inclemencias meteorológicas del presente invierno.

Y ya, con relación a las preguntas que me hacía el señor Zabaleta, yo no puedo responder de las respuestas, y valga la redundancia, que otros han podido dar. Yo desconozco la respuesta que se ha podido dar por parte de antecesores míos en el cargo. No digo que no sea cierta, no dudo en absoluto de que así haya sido; si él lo dice, será cierto. Pero nosotros entendemos que esto no es la variante de Aoiz, sino que es la variante de Itoiz.

Después, el señor Zabaleta ha hecho referencia a que, efectivamente, la Audiencia Nacional ha señalado en su último auto, que es del mes de febrero, el deber de información por parte del Ministerio y del Gobierno de Navarra, y por eso preguntaba si se ha remitido la información. Con fecha 9 de marzo se ha remitido esta información y, en el escrito que el Gobierno de Navarra ha remitido a la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección primera de la Audiencia Nacional, en uno de los puntos se dice: "No obstante, los principios de colaboración y transparencia que guían la actuación de esta Administración Foral motivan que esta parte, voluntariamente, informe a esa Sala de una actuación que no es ejecución propiamente dicha del proyecto 2/89 de la presa de Itoiz, aunque guarda relación con el embalse". Y luego también se dice que la carretera número 172 de Aoiz a Auritz

Burguete, es una actuación que tiene su propia fundamentación jurídico-administrativa, distinta de la del proyecto.

Dice que por qué se hace esta obra cuando la presa la está realizando la Confederación Hidrográfica del Ebro. Bueno, pues por el acuerdo que existe entre el Gobierno de Navarra con el Estado, por el cual las expropiaciones y los servicios que puedan estar afectados tienen que ser realizados por el Gobierno de Navarra, como es en este caso. Nada más. Muchas gracias, señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Si sus señorías lo desean, podríamos celebrar en este momento un receso para plantear las preguntas que consideren oportunas. Si no fuera así, si no lo consideran necesario, seguiremos con el debate. Continuamos. Señor Zabaleta, tiene la palabra.*

SR. ZABALETA ZABALETA: *En primer lugar voy a pedirle al Consejero, si no es mucha molestia, ya que no nos ha sido facilitada la contestación por escrito, si no le importaría, si no es larga, leer en su integridad la respuesta que el Gobierno de Navarra ha dado a la Audiencia Nacional y, si es muy larga, facilitarnos una fotocopia.*

En segundo lugar, le he preguntado y le reitero la pregunta, aunque entiendo que en el párrafo que se nos ha leído subyace en algún sentido la respuesta, de si está previsto en los contratos de adjudicación de obra la eventualidad de una paralización, ya que ustedes mismos reconocen que esta obra es la variante de Itoiz, y si, en tal caso, está previsto que el Gobierno de Navarra no tenga que soportar los daños y perjuicios que la adjudicataria de la obra, Nagore I o Nagore II, le reclamaría como consecuencia de esa paralización. Le pregunto por el contenido de esos contratos de obra.

En tercer lugar, genéricamente ya sabemos que Navarra gastó en las expropiaciones y en todas las demás actuaciones que ha tenido alrededor de Itoiz cerca de 8.000 millones de pesetas –ya he dado la cifra–. Sólo en las expropiaciones se gastaron alrededor de 5.000 millones de pesetas, según referencias genéricas que constan en documentos de este Parlamento de diferentes momentos. Pero, al margen y además de eso, le pregunto sobre la posibilidad o la justificación posible de estas carreteras si sólo se sostienen en la hipótesis de que el pantano realmente vaya a ser llenado de agua, es decir, si serían necesarias estas carreteras en la hipótesis de que no fuese posible, jurídicamente hablando, ese llenado. Y, por lo tanto, ése es el argumento de la justificación que se le pide.

En último lugar, si, para la construcción de estas carreteras para la que se ha utilizado la fórmula del concurso, e incluso para la contratación con estas empresas, se ha tenido en cuenta la posi-

bilidad de que en un momento dado no fueran necesarias esas carreteras.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Zabaleta. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Como le he dicho al señor Zabaleta en mi primera intervención, estas carreteras son una consecuencia de la obra de Itoiz. El Gobierno de Navarra, como también la Confederación Hidrográfica del Ebro, parte de que esa obra que se está realizando es legal y, mientras no haya una sentencia firme que diga lo contrario, esa obra es legal.*

Como bien sabe el señor Zabaleta, la Audiencia Nacional lo que ha hecho ha sido remitir al Tribunal Constitucional la interpretación de si la Ley Foral 9/96 subsana el tema de las ZEPAs y consecuentemente se puede efectuar el llenado del embalse. Por eso estaremos a expensas de la determinación que realice el Tribunal Constitucional a efectos de llenado.

En ningún otro aspecto cabe hablar de ilegalidades, ya que el Tribunal Supremo casó el resto de los motivos señalados en la sentencia de la Audiencia Nacional. Y quiero decirle que las carreteras están dentro del proyecto cuya aprobación técnica y dispositiva es origen de este litigio. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. ¿Algún grupo parlamentario quiere intervenir? Señora Arboniés, tiene la palabra.*

SRA. ARBONIES BERMEJO: *Intervengo más que nada porque veo que aquí hay dudas que por dos veces se han preguntado. No se le escapa a la ciudadanía en general toda la problemática de Itoiz, problemática que proviene de que las cosas no se han hecho con las debidas cautelas y como se deberían haber hecho, con lo cual tenemos un pantano que no sé si lo llenaremos de agua, de sentencias o de qué lo llenaremos, pero ahí está.*

Lo que vemos ahora en relación con esta carretera es que hay dudas. Se reconoce que hay una carretera que se hace para amparar o para ser una variante, usted mismo lo ha dicho, de Itoiz. Entonces, yo creo que la pregunta sigue en el aire. Usted cree que jurídicamente todo está atado, pero bueno, aquí ha habido una cuestión que se ha planteado ante la posibilidad de que esto no fuera así, si los contratos contemplan posibles repercusiones económicas. Yo creo que esa pregunta se ha hecho por dos veces y, como yo no he escuchado la respuesta o no la he entendido, a lo mejor no la he captado, también reitero la pregunta.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señora Arboniés. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Simplemente quiero decir también a la señora Arboniés que esta obra es una obra legal mientras no exista una sentencia firme. En el hipotético caso de que hubiera una sentencia firme en contra, entonces tendríamos que hablar.*

De momento, lo que está haciendo el Gobierno de Navarra es lo que está previsto en la obra de Itoiz, cumplir la parte de su acuerdo, que fue en su día realizar las expropiaciones y en estos momentos ejecutar esta carretera que es necesaria para conectar Aoiz con Nagore, ya que en el momento en que se termine la obra y se realice el llenado la carretera actual se vería afectada, como bien sabe su señoría.

Esta es una obra legal como cualquier otra obra que realiza el Departamento de Obras Públicas, y por eso están contempladas las mismas condiciones que en el resto de las obras.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Este primer turno de debate se ha acabado, pero saben sus señorías que pueden hacer uso de un segundo turno. Señor Zabaleta, ¿quiere intervenir? De acuerdo. Tiene la palabra.*

SR. ZABALETA ZABALETA: *Le ruego nuevamente al señor Consejero si tiene la amabilidad de leer íntegramente la respuesta que el Gobierno de Navarra ha dado al auto de la Audiencia Nacional de 16 de febrero de este año, que es una respuesta de estos días y, según mis informaciones, el plazo finalizaba el martes.*

En segundo lugar, entiendo, ante su última respuesta a la compañera señora Arboniés, que hemos de deducir que en el contrato de adjudicación de obra a Nagore I y Nagore II no existe una estipulación que diga, más o menos, que, si por orden judicial se paralizasen las obras, el Gobierno de Navarra no tendría que pagar daños y perjuicios,

incluso si se paralizasen temporalmente, cosa a la que tendrá obligación si no se ha tomado la precaución de hacer esta estipulación concreta. La pregunta que yo le hacía es si existe o no existe esta estipulación. A mí me gustaría que existiese.

Le ruego, por lo tanto, esas dos cosas, en el sentido de que, si no me contesta a la segunda con más precisión, entenderemos que no existe, por muy legal que sea a su entender la obra, porque la legalidad o no legalidad la determinan los jueces.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Zabaleta. Señor Consejero, ¿desea contestar? De acuerdo, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Me alegro mucho de escuchar al señor Zabaleta decir que la legalidad o ilegalidad la determinan los jueces, porque me parece que estamos oyendo por muchos sitios que la obra no es legal. Entonces, como le he dicho yo, hasta que no exista una sentencia firme esa obra es legal.*

En relación con la documentación que se ha enviado a la Audiencia Nacional, le diré que yo sólo tengo una parte de ella y, de todas formas, ésta no se ha remitido desde el Departamento de Obras Públicas. Yo transmitiré al departamento que ha remitido la información su petición y será él el que tenga que ver y el que envíe, si procede, dicha información.

Y nuevamente le digo lo mismo que ya le he dicho a la señora Arboniés. Como esta es una obra legal, no tiene ninguna condición especial que no tenga el resto de las obras. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. No habiendo petición de más intervenciones, no nos queda más que agradecer su presencia al señor Consejero y a los técnicos del departamento y a ustedes, señorías. Buenas tardes, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 18 HORAS Y 46 MINUTOS.)