



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

IV Legislatura

Pamplona, 3 de abril de 1998

NUM. 18

---

**COMISION DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS**

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D<sup>a</sup> ASUNCION APESTEGUIA JAURRIETA

**SESION CELEBRADA EL DIA 3 DE ABRIL DE 1998**

**ORDEN DEL DIA**

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la construcción de un puente sobre la variante de Cintruénigo.
  - Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la construcción del paso inferior en Ziordia y sobre el eje viario Pamplona-Jaca-Huesca.
-

## 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 la construcción de un puente sobre la variante de Cintruénigo (Pág. 2).**

Abre la sesión la Presidenta de la Comisión, señora Apesteguía Jaurrieta, quien cede la palabra al representante del grupo proponente de la comparecencia, señor Platero Alda (G.P. «Socialistas del Parlamento de Navarra»), a quien responde el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Palacios Zuasti (Pág. 2).

En el primer turno de intervenciones toma la palabra el señor Platero Alda, a quien contesta el señor Consejero (Pág. 5).

Se suspende la sesión a las 16 horas y 58 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 7 minutos.

**Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la construcción del paso inferior en Ziordia y sobre el eje viario Pamplona-Jaca-Huesca (Pág. 7).**

Toma la palabra el señor Consejero para informar sobre el primer apartado del segundo punto del orden del día (Pág. 7).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 44 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 50 minutos.

En un primer turno intervienen los señores García Adanero (G.P. «Unión del Pueblo Navarro»), Platero Alda, Basterra Layana (G.P. «Convergencia de Demócratas de Navarra»), a quien contesta el Consejero, y Romeo Lizarraga (G.P. «Ezker Abertzalea»), a quien responde el Consejero (Pág. 12).

En el segundo turno toman la palabra los señores Platero Alda, Basterra Layana, a quien contesta el Consejero, y Romeo Lizarraga, a quien contesta el Consejero (Pág. 20).

Se suspende la sesión a las 19 horas y 11 minutos.

Se reanuda la sesión a las 19 horas y 17 minutos.

Toma la palabra el señor Consejero para informar sobre el segundo apartado del segundo punto del orden del día (Pág. 25).

En el turno de intervenciones toman la palabra los señores García Adanero, Platero Alda, Basterra Layana, a quien contesta el Consejero, y Romeo Lizarraga, a quien contesta el Consejero (Pág. 28).

En el segundo turno toma la palabra el señor Basterra Layana, a quien responde el Consejero. Se producen sendas réplicas entre el señor Basterra Layana y el señor Consejero (Pag. 30).

Para finalizar interviene el señor Romeo Lizarraga (Pág. 31).

Se levanta la sesión a las 19 horas y 51 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 la construcción de un puente sobre la variante de Cintruénigo.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios. Vamos a comenzar esta sesión de la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras con arreglo al orden del día que todas sus señorías ya conocen. En primer lugar, quiero saludar al señor Palacios, Consejero del departamento, así como a los técnicos del mismo.*

*El orden del día consta de dos puntos. Comenzamos con el primero, que es una solicitud, por*

*parte del grupo parlamentario socialista, al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, de comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones al objeto de informar acerca de las razones que han llevado a la aprobación del proyecto para construir un puente sobre la variante de Cintruénigo, según Orden Foral 185/1998, de 21 de enero.*

*Para plantear las posibles dudas que pueda tener al respecto tiene la palabra el señor Platero.*

SR. PLATERO ALDA: *Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, quiero dar la bienvenida al señor Consejero y a los técnicos del departamento. El grupo parlamentario socialista ha solicitado la comparecencia del señor Consejero para que explique, como ha dicho la Presidencia, las razones que le han llevado a la aprobación del proyecto para construir un puente sobre la variante de*

*Cintruénigo, según Orden Foral 185/1998, de 21 de enero, en lugar de optar por otras de las posibles alternativas para solucionar todos los cruces existentes en la variante.*

*Como sus señorías saben, se va a realizar una variante en Cintruénigo, y, por lo que hemos leído en prensa, hay discrepancias, no en cuanto a la realización de la obra, sino en cuanto a la necesidad quizás de un estudio global.*

*Voy a ser muy breve y únicamente, señor Consejero, le haré cinco preguntas con el fin de que, durante su exposición, pueda ir contestándolas y, después de que usted tenga la amabilidad de informarnos, intervendré otra vez si es necesario.*

*Las preguntas son las siguientes. En primer lugar me gustaría saber cuántas solicitudes ha realizado el Ayuntamiento de Cintruénigo ante el Departamento de Obras Públicas para resolver los problemas generados por los cruces de la variante.*

*La segunda pregunta es si existe una petición del Ayuntamiento de Cintruénigo de que, al mismo tiempo que se proyectaba el último tramo de la mejora de la carretera NA 160 de Tudela a Cintruénigo, se incorporase como anexo un proyecto de solución de los cruces de la variante, en total son cinco, y la adecuación de la carretera de acceso al polígono industrial y, si existe, cuál es la razón de que no se haya atendido esta petición.*

*La tercera pregunta es en qué fecha se inicia el expediente de solución a los cruces de la variante de Cintruénigo. Nosotros tenemos conciencia de que el expediente de Cintruénigo comienza en el año 1984 y estamos en el año 1998. ¿Le consta al Gobierno la existencia de un proyecto elaborado y entregado en el Departamento de Obras Públicas en el año 1991 para resolver el cruce de la carretera NA 160 Tudela-Cintruénigo, y la variante de Cintruénigo, así como el paso sobre el ferrocarril? Si le consta, ¿cuáles fueron las razones de su paralización?*

*¿Tiene previsto el Gobierno acometer, además del puente elevado, como ya hemos leído en la prensa, otro paso subterráneo de calle Arrabal a la carretera del polígono? ¿Qué estudios ha realizado al respecto al día de la fecha, si es que se ha hecho alguno? ¿Cuál es el coste proyectado para el paso subterráneo y quién lo va a financiar?*

*Por último, ¿cuándo y con qué solución técnica tiene previsto el Gobierno de Navarra resolver los problemas generados en los cruces de la variante con la carretera de Tudela, obra que se va a hacer inminentemente, con el camino de Carrascante, zona de la gasolinera, y con el camino de Parula, junto al puente del ferrocarril?*

*Por ahora, señor Consejero, éstas son las preguntas que queremos realizarle, y estamos a la espera de su intervención. Muchas gracias.*

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

**SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES** (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. Señoras y señores Parlamentarios, muy buenas tardes. Voy a leer la intervención y luego procuraré contestar, si no han quedado contestadas, a las preguntas que ha realizado el señor Platero, portavoz del grupo socialista.*

*De conformidad con la petición de comparecencia, voy a proceder a argumentar las razones que han llevado al Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones a la realización del proyecto para la construcción de un paso elevado en la variante de Cintruénigo. En este asunto me remontaré a los primeros días de mi incorporación al departamento. Como saben sus señorías, mi toma de posesión se produjo el día 19 de septiembre de 1996, y el actual equipo directivo del departamento se incorporó a su trabajo el día 26 de ese mismo mes. El domingo día 29 de septiembre, es decir, tres días después de la incorporación de estos señores, se produjo un accidente mortal en la variante de Cintruénigo, en uno de los cruces que conectan el núcleo urbano del municipio con su polígono industrial, en el que falleció un vecino de dicha localidad. El lunes recibí una llamada del señor alcalde de Cintruénigo, con el cual había estado hablando el sábado sobre la problemática de la zona, para decirme: ¿recuerdas lo que te dije el sábado?, pues ayer hubo un accidente. El martes, dos días después del accidente, me desplazé ex profeso, junto con el Director General de Obras Públicas y con el Director del Servicio de Caminos, al lugar del accidente y allí pude comprobar in situ, junto con el alcalde, el secretario y otros concejales del Ayuntamiento de Cintruénigo, el peligroso estado de los dos cruces que unen el casco urbano con el polígono industrial. Igualmente fui informado de los numerosos accidentes que se habían producido con anterioridad, desde que la variante se puso en funcionamiento –creo recordar que fue en el año 86–, y sobre el número de víctimas mortales, para lo cual me enseñaron una relación con todos los accidentes y con todos los muertos.*

*En ese momento, es decir, ese martes, que era el día 1 de octubre de 1996, se tomó la decisión de iniciar los estudios precisos para acometer las obras que permitiesen la eliminación de dicho riesgo.*

*Tras esa toma de decisión y después de los correspondientes estudios previos por parte de la oficina de proyectos del propio departamento, con*

fecha de 17 de febrero de 1997 se firmó la resolución por la que se aprobaba el inicio de la contratación del correspondiente proyecto, el cual fue adjudicado, mediante concurso, al ingeniero de caminos don Antonio Suéscun, con un presupuesto de 3.775.000 pesetas. Dicha adjudicación se realizó con fecha 14 de mayo de 1997. Como pueden comprobar, el concurso del proyecto se realizó en unos plazos francamente reducidos, teniendo en cuenta las circunstancias de aquellas fechas y los propios trámites administrativos.

La variante de Cintruénigo, que es la N-113, que como saben ustedes fue construida hace doce años en el entorno de esta localidad, tiene cinco cruces transversales. El primero corresponde a la carretera NA-160, que es la de Tudela-Baños de Fitero; otro cruce corresponde al denominado Carracascante, que es un camino municipal; otros dos cruces corresponden a la conexión del núcleo urbano de Cintruénigo con su polígono industrial; y luego hay un quinto cruce que corresponde a un camino vecinal que está al sur de la variante, que es el camino de Parula.

Este proyecto, que se encargó en el mes de mayo, tiene como objeto exclusivamente remodelar los dos cruces que conectan el núcleo urbano con su polígono industrial, ya que el cruce de las dos carreteras, el de la N-113 con la NA-160, es objeto de un proyecto independiente que, además, no tiene relación con el tema que nos ocupa, es decir, con el tráfico diario de los habitantes de Cintruénigo hacia el polígono por cuestiones laborales, así como el repetido acceso de camiones a la citada área industrial desde la variante, es decir, la carretera de Madrid. Los otros dos cruces corresponden a caminos vecinales y tampoco son objeto de esta problemática.

El desarrollo de este proyecto no se separó de la práctica común. Es decir, como se hace habitualmente, se procedió al estudio de una serie de alternativas y a la selección de la que se consideró más adecuada, tanto en cuanto a funcionalidad como a seguridad, coste e impacto. Además, en este caso, al ser una obra de carácter periurbano, se mantuvo una reunión previa con la Comisión de Obras Públicas del Ayuntamiento de Cintruénigo, en donde están representados todos los grupos municipales de ese consistorio.

En la citada reunión, que se llevó a cabo en el mes de septiembre de 1997, la Comisión de Obras del Ayuntamiento de Cintruénigo le dio al proyectista una serie de instrucciones que se concretaban en los siguientes puntos. El primero era que tenía que modificar el punto de acceso al polígono centrándolo respecto del punto que inicialmente estaba previsto, y el segundo era que no se debía acceder al pueblo frente a la calle Príncipe de Viana, que es la que está más o menos enfrente del polígono, que

era el punto de conexión que inicialmente había propuesto el proyectista. Debo señalar que en dicha reunión, donde había representantes de los dos grupos municipales del ayuntamiento, en ningún momento se dijo que debería repartirse el tráfico en el lado del pueblo, es decir, que el tráfico podía conducirse por una de las calles del pueblo.

Con estas instrucciones, el proyectista, bajo la supervisión del departamento, realizó una serie de bocetos previos que fueron analizados y descartados por los técnicos por considerarse que eran soluciones peores que la que finalmente se escogió. La solución a la que técnicamente se llegó fue presentada al Ayuntamiento de Cintruénigo en el mes de enero de 1998. Ese mismo mes, el día 21, dicho proyecto fue aprobado técnicamente; después, ha sido sometido a información pública, cuyo plazo terminó el pasado día 9 de marzo.

Durante el periodo de información pública se ha recibido un total de dieciséis alegaciones, de las que, a su vez, tres o cuatro respectivamente son iguales entre sí, con lo cual, las alegaciones diferentes son once. Del contenido de las mismas puedo decir lo siguiente. Hay una alegación por titularidad de terrenos que no es relevante en esta problemática; después hay un conjunto de alegaciones, entre ellas una que está presentada por los concejales del grupo municipal socialista del Ayuntamiento de Cintruénigo, que, de forma más o menos similar, se oponen a la solución proyectada y se solicita que se habrá un periodo de diálogo con la sociedad carbonera; y, por último, está la alegación que fue aprobada por el Pleno del Ayuntamiento de Cintruénigo en su sesión del día 5 de marzo pasado, donde textualmente se dice lo siguiente: "Se solicita al Gobierno de Navarra la construcción de un paso subterráneo además del puente proyectado, debiendo este último centrarse lo más posible en el lado del polígono, siempre y cuando esta modificación no suponga la paralización o retraso del puente proyectado".

En este momento, por parte del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, se están analizando las alegaciones presentadas, así como lo que cada una de ellas pudiera suponer.

Soy consciente de que por variados motivos se ha generado en diferentes sectores de la población de Cintruénigo una serie de inquietudes que se han manifestado de diversas formas. También soy consciente, y estoy seguro de que sus señorías estarán de acuerdo conmigo, de que el interlocutor del departamento en esta materia debe ser el Ayuntamiento de Cintruénigo, que es el que deberá canalizar las propuestas e inquietudes vecinales. Y también espero que coincidan conmigo en que, aunque haya diferentes opiniones en la localidad, es el ayuntamiento, a través de sus acuerdos adoptados en Pleno, el que debe trasladar al Gobierno de

*Navarra su posición, y el Gobierno de Navarra deberá actuar en consecuencia.*

*La solución a los cruces de la variante de Cintruénigo que conectan el núcleo urbano con el polígono industrial no es una solución técnicamente fácil por los condicionantes de la zona. El proyecto realizado, cuyo presupuesto de obra asciende a 262 millones de pesetas, es el que de una forma razonable ha cumplido con las directrices que marcó en su día el ayuntamiento de esa localidad en la reunión del mes de septiembre del año 97, como les decía antes, y es el que resuelve la peligrosidad de dichos cruces, si bien es cierto que con un mayor recorrido para determinados vecinos de la localidad. Como saben sus señorías, cuando se suprimen cruces de carreteras a nivel por pasos a desnivel es frecuente, al igual que sucede con la supresión de cruces de ferrocarril, que no sea posible ubicar el paso elevado en el mismo sitio en el que se ubicaba el paso a nivel, máxime si además se debe resolver la problemática de los cruces con giro en la propia carretera.*

*Ponderando todos estos condicionantes, se procederá a la contestación de las alegaciones presentadas y, en su caso, a la aprobación definitiva de este proyecto, introduciendo, si es necesario, las modificaciones que lo puedan mejorar. Si así fuese, el proyecto podría ser aprobado en fechas próximas, de forma que podamos concursar la obra e iniciar su ejecución dentro de este ejercicio presupuestario, en el cual se cuenta con la partida económica al efecto; en caso contrario, se deberá volver a iniciar el expediente de contratación de la redacción de un proyecto diferente y someterlo a todos los pasos que se han tenido que dar hasta ahora, todos los trámites correspondientes, lo cual demoraría el inicio de las obras en varios meses.*

*Esto es lo que he venido manifestando a los medios de comunicación, y tengo que decir que nunca he dicho, y valga la redundancia, como algún Parlamentario Foral del Grupo Mixto, que no está representado aquí por ningún partido en estos momentos, ha puesto en mi boca, y repito las palabras que he recogido del Literal, que “Si esto no quieren y van a seguir creando polémica, lo retiro y no hacemos nada. Con lo cual demuestra un talante que no es propio del Gobierno de Navarra”. No es cierto, lo que sucede es que, si este proyecto, que, como les he indicado antes, se puso en marcha...*

*SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Ruego a sus señorías que se atengan al debate que estamos manteniendo.*

*SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Muchas gracias, señora Presidenta. Lo que decía es que si este proyecto no sirve,*

*nos tendremos que retrotraer al momento en que se inició, que, como les he dicho, fue el 1 de octubre de 1996. Y lo que tendremos que hacer será encarar un nuevo proyecto, y, una vez redactado, preparado y presentado a exposición pública, entonces, si es el que tiene que salir adelante, saldrá. No obstante, esto es lo que yo les podría decir por mi parte en relación con este asunto ¿Contesto a las preguntas del señor Platero?*

*SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. De cualquier manera, como ahora tiene turno de intervención el señor Platero, tendrá posibilidad de volver a repetir sus preguntas, si alguna de ellas se ha quedado en el tintero. No obstante, si sus señorías lo consideran oportuno, continuaremos ahora el debate y tendremos el receso entre el primer y segundo punto del orden del día. ¿De acuerdo? Señor Platero, tiene la palabra.*

*SR. PLATERO ALDA: Muchas gracias. Aparte de que espero que me conteste a alguna de las preguntas que le he hecho, de acuerdo con su exposición y de acuerdo con la respuesta que el Gobierno de Navarra ha dado al Parlamentario del Grupo Mixto al que creo que usted ha hecho alusión anteriormente, el señor Landa, de Nueva Izquierda, lo que se dice es que la Nacional 113 y la NA-160, la carretera que va a Tudela, no tienen relación. Es decir, lo que se pretende fundamentalmente en Cintruénigo es solucionar el paso de la variante que cruza cortando la ciudad con el polígono industrial, y con ello solucionar el acceso de la gente al polígono industrial. Sin embargo, hay una duda que tengo, y es que, como usted muy bien sabe, en Cintruénigo hay cinco cruces, mejor dicho, cuatro cruces más la carretera a Tudela, que limitan o perjudican el acceso de la población hacia el polígono industrial, uno que sería la Avenida de Rubio, otro que sería la Avenida del Arrabal, más dos caminos que podríamos llamar rurales, precisamente donde normalmente suelen ocurrir los accidentes.*

*En esta misma respuesta del Gobierno al Parlamentario al que he hecho alusión anteriormente se dice que, en lo que se refiere a las intersecciones a nivel a las que he hecho mención, ya existen estudios y proyectos para actuar en ellas, y lo que se está diciendo aquí es que es prioritaria la solución y que la mejor solución técnica –como es lógico, yo no soy un técnico ni puedo discutir, por lo menos en este Parlamento– es la solución que se ha dado en la actualidad.*

*La demanda del pueblo es que lo que hay que hacer es el estudio conjunto, y, según la contestación del Gobierno, ya existen estudios proyectados sobre las intersecciones a nivel. Entonces, a mí me gustaría saber, y con esto termino, qué supondría elaborar un estudio completo de los cinco cruces,*

teniendo en cuenta las siguientes prioridades: prioridad uno, que sería el proyecto que ya tiene el Gobierno en cuanto a la conexión mediante un puente entre la ciudad y el polígono industrial; prioridad dos, que sería el cruce con la carretera comarcal NA-160; y el resto de prioridades que serían tres, cuatro, cinco.

Es decir, en el Plan Director de Carreteras hemos analizado que muchas veces no es lo más correcto la ejecución de carreteras por tramos, sino que se debe hacer con base en un proyecto general y, una vez elaborado ese proyecto general, ir organizándolo o estructurándolo por prioridades.

Entonces, la pregunta, que yo creo además que sería solución a toda la problemática que se está dando aquí, es si no se podría hacer un estudio global de los cinco pasos priorizando las actuaciones de acuerdo con las necesidades que contemplen los técnicos para solucionar este problema de Cintruénigo. Muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Voy a tratar de contestarle, en primer lugar, al número de solicitudes que ha realizado el Ayuntamiento de Cintruénigo para resolver el problema generado por los cruces de la variante. Como ya le he dicho, el proceso actual se puso en marcha el 1 de octubre de 1996, y el ayuntamiento no ha realizado más peticiones formales al Departamento de Obras Públicas.

Después, sobre si existe una petición del Ayuntamiento de Cintruénigo para que a la vez se mejore la carretera NA-160, es decir, la que une Tudela con Cintruénigo, y se incorpore como un anexo al proyecto de solución de estos cruces que conectan el núcleo urbano de Cintruénigo con el polígono industrial, tengo que decirle que desde que soy Consejero, es decir, desde el 19 de septiembre de 1996, esta petición no ha sido tramitada por el ayuntamiento.

Después, acerca de la fecha en que se inicia el expediente de solución de los cruces, como ya le he dicho, el 1 de octubre del 96, después del accidente que se produjo el día 29 de septiembre, es cuando se pone en marcha, y luego el expediente administrativo se inicia formalmente con la contratación del proyecto, que se realizó en la fecha que ya le he indicado, el 17 de febrero.

Después, sobre si nos consta la existencia de un proyecto que fue entregado en el departamento en 1991, que resolvía el cruce de la NA-160 Tudela-Cintruénigo con la variante de Cintruénigo, así como el paso del ferrocarril, le tengo que decir que efectivamente hay desde el año 1991 un proyecto

para modificar el cruce de la variante de Cintruénigo con la carretera de Tudela-Cintruénigo-Baños de Fitero. Este proyecto no se ha ejecutado hasta la fecha porque no se ha producido la programación presupuestaria de la obra.

Después, sobre si el departamento tiene previsto acometer además del puente elevado otro paso subterráneo, como también lo pedía el ayuntamiento, tengo que decirle que con el proyecto que se ha presentado, es decir, con este paso inferior, se cubren las necesidades que tiene de conexión el núcleo urbano con el polígono industrial y se resuelve el tráfico de vehículos, por lo que, en el supuesto de que el ayuntamiento pretendiera realizar este paso subterráneo, yo entiendo que tendríamos que llegar a un convenio con dicho ayuntamiento para que aportase una ayuda económica.

Sobre cuándo y con qué solución técnica vamos a resolver los problemas de los cruces de la variante con la carretera de Tudela y con los caminos locales, tengo que repetir lo que ya le he dicho, que este proyecto es para resolver los cruces de conexión del núcleo urbano con el polígono industrial, que el cruce de la NA-160, es decir, de la carretera de Tudela-Cintruénigo, y la N-113, que es la de Madrid, es objeto de otro proyecto distinto, y que los cruces de esos dos caminos que existen son unos caminos locales que se tendrán en cuenta dentro del programa que existe en el Servicio de Conservación, sobre todo velando por la seguridad de los mismos, pero no está previsto en ningún caso modificar esos cruces.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Portavoces de los grupos parlamentarios que quieran intervenir? Señora Errazti, tiene la palabra.

SRA. ERRAZTI ESNAL: Solamente tomo la palabra, señora Presidenta, para saludar al señor Consejero, pues sobre Cintruénigo poco voy a decir. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señora Errazti. Señor Platero, ¿quiere hacer uso de su turno? De acuerdo. Habiendo concluido el debate del primer punto del orden del día, vamos a mantener un receso de cinco minutos para luego continuar con el segundo punto.

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 16 HORAS Y 58 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 7 MINUTOS.)

**Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la construcción del paso inferior en Ziordia y sobre el eje viario Pamplona-Jaca-Huesca.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Señorías, reanudamos la sesión, y lo hacemos con el segundo punto del orden del día, que es la comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones que, a instancia propia, solicitó comparecer en este Parlamento para informar del resultado de las gestiones realizadas y dar cumplimiento a lo acordado en la moción que se aprobó por el Pleno de la Cámara en la sesión del día 13 de noviembre de 1997, relativa al paso inferior de Ziordia.*

*Si les parece a sus señorías, y como quiera que este segundo punto del orden del día consta de dos temas totalmente distintos, en primer lugar daremos paso al señor Consejero para que informe sobre la primera parte de este punto y posteriormente continuaríamos con la segunda parte del punto. 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 su señoría, la presente comparecencia tiene como objeto exponer ante los miembros de la Comisión las conclusiones del informe técnico externo que fue solicitado por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para evaluar las propuestas sobre las conexiones de vehículos, peatones y ganado de la localidad de Ziordia, en relación con las obras de transformación en autovía de la actual carretera nacional N-1. Una copia del informe se les ha facilitado a los señores portavoces de los grupos.*

*Este informe externo fue encargado a raíz de la moción aprobada por el Pleno del Parlamento de Navarra en su sesión del pasado día 13 de noviembre de 1997 que, como saben sus señorías, se aprobó por unanimidad. Aprovecho esta oportunidad para decir públicamente que el apoyo que le dio el Grupo Parlamentario de Unión del Pueblo Navarro fue tras consultar con este Consejero que les habla. Por tanto, no hubo, como algún medio de comunicación ha repetido hasta la saciedad, desautorización del Consejero. Ahí están los Parlamentarios de Unión del Pueblo Navarro que pueden desmentirme si no es cierto lo que estoy diciendo.*

*En la moción, mejor dicho, en la enmienda que presentó el señor Platero en nombre del grupo parlamentario socialista, que es la que se votó, como recordarán sus señorías, se instaba al Gobierno a que con base en criterios e informes pertinentes determinara la solución más viable y técnicamente*

*más aceptable para solucionar el problema del paso subterráneo de Ziordia y del enlace entre Ziordia y Olazagutía. Creo que estará de acuerdo el señor Platero.*

*Como todos ustedes saben, el inicio de la controversia sobre la definición de las características del paso subterráneo de Ziordia se remonta a la aprobación técnica del proyecto reformado del desdoblamiento de la variante N-1 en Olazti/Olazagutía, que corresponde a la transformación en autovía del tramo navarro de la carretera nacional N-1 entre el nudo de Alsasua, en Olazagutía, y el límite con la provincia de Alava en el municipio de Ziordia.*

*Dicha aprobación técnica del citado proyecto se llevó a cabo mediante la Orden Foral 630, de 28 de febrero de 1996, por el entonces Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. En dicha Orden Foral se desestimó la construcción del paso subterráneo y se establecía como alternativa la ejecución de una pasarela para resolver el acceso de los peatones, supongo que no el del ganado porque veo difícil que pudieran subir por la pasarela y pasar a la margen opuesta de la autovía.*

*Igualmente, en dicha aprobación técnica se desestimaba la petición de Ziordia de realizar un simple asfaltado del camino entre Ziordia y Olazagutía, aunque se dejaba abierta la posibilidad futura de realizar un proyecto en este sentido.*

*Creo que sería reiterativo y que no aportaría más luz al momento actual exponer los numerosísimos avatares que ha sufrido este asunto, así como la relación del Departamento de Obras Públicas con el citado Ayuntamiento de Ziordia, ya que todo ello lo expuse ampliamente y fue objeto de debate ante esta misma Comisión, en su sesión del 27 de junio de 1997 primero, y después, en el Pleno antes indicado del día 13 de noviembre. A todo lo que dije en esas dos ocasiones me remito en estos momentos.*

*Con base en lo acordado por el Pleno de la Cámara, el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones consideró como más riguroso recabar el parecer de un técnico externo al propio departamento para que emitiese su opinión. Debo poner de relieve que el Pleno del Parlamento no instó al Gobierno a que dicho informe fuera externo y, con base en ello, bien podríamos haber recurrido a que los propios técnicos del departamento elaborasen y justificasen nuevamente su opinión al respecto.*

*No obstante, tanto desde el propio equipo directivo del departamento como por mi parte, asumimos, sin ningún género de duda, que dicho mandato parlamentario nos exigía el máximo de imparcialidad. Con ello no venimos a reconocer que por parte del Departamento de Obras Públicas hubiese posiciones preconcebidas, como algún*

*Parlamentario ha dicho, pero es obvio que en un caso como el presente no cabe volver a presentarse ante sus señorías como juez y parte de la decisión a adoptar. Y, dicho lo anterior, entendimos como más procedente, a su vez, que tampoco fuera el departamento el que encargase dicho informe y que, por tanto, escogiese al técnico que lo realizase, ya que con ello podríamos volver a contaminar nuestra imparcialidad en esta materia.*

*Por ello, lo que hicimos fue solicitar al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Navarra que, de entre todos los colegiados a nivel nacional –y, al decir nivel nacional, digo nivel nacional de España– designase al técnico que debiera redactar el citado informe.*

*Creemos que el Colegio de Ingenieros de Caminos realizó una selección plenamente acertada, ya que designó al colegiado número 5.743, que es don José Javier Muruzábal Irigoyen. Y digo que esta selección fue plenamente acertada porque en dicho colegiado se reúnen tres condiciones que avalan la necesaria imparcialidad y rigurosidad que se solicitaba al informe.*

*En primer lugar, no forma parte del colectivo de los ingenieros de la demarcación de Navarra, ya que don José Javier Muruzábal tiene su residencia y lugar de trabajo en Madrid. Con ello, y vuelvo a lo que decía también de los técnicos del departamento, no quiero decir en absoluto que cualquiera de los muy cualificados ingenieros de Caminos que ejercen su profesión en Navarra no hubiesen actuado con imparcialidad, pero qué duda cabe que acceder a esta situación desde una posición netamente externa le da un plus de independencia que respalda el contenido del documento.*

*En segundo lugar, a pesar de que, como ya les he dicho, don José Javier Muruzábal reside y desarrolla su profesión en Madrid, es oriundo de Navarra, como lo delatan sus apellidos, y por tanto ello le da un conocimiento de la realidad geográfica y social de nuestra tierra, siendo plenamente conocedor del desarrollo de la red de comunicaciones y de la estructura poblacional en la zona de la Barranca.*

*Por último, y en mi opinión lo más importante, don José Javier Muruzábal es un técnico experto en estudios de transporte donde se interrelacionan no sólo los componentes técnicos de las alternativas, sino también sus consideraciones socioeconómicas y repercusiones colaterales de cada decisión.*

*Con base en todo lo anterior, puedo asegurarles que el profesional designado accedió a la realización del citado informe con pleno conocimiento técnico y también con pleno criterio de imparcialidad. En este sentido, accedió a toda la información disponible en el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, pero también accedió a la información proporcionada por el Ayunta-*

*miento de Ziordia, y ha visitado y conversado con sus técnicos, su alcalde y sus concejales.*

*Por último, y tal y como queda reflejado en el informe, el técnico redactor ha recabado numerosos datos estadísticos, urbanísticos y socioeconómicos de la zona, así como una recopilación exhaustiva sobre la configuración de la propia autovía de la Barranca, sus cruces, enlaces e intersecciones.*

*Por tanto, y en mi opinión, el redactor del informe ha tenido en sus manos toda la información necesaria y suficiente para elaborar el documento encomendado, copia del cual ya se les ha facilitado a los portavoces.*

*Quizás, lo procedente en esta comparecencia sería pasar a la lectura íntegra del informe para llegar a sus conclusiones. No obstante, aunque su contenido es plenamente comprensible e incluso –diría yo– didáctico, considero que mi cometido es centrar los puntos del mismo que sean claves y pasar, por último, a las propuestas de actuación.*

*El informe, tal y como se especifica esquemáticamente en el cuadro que tienen en la página 4 los señores portavoces, se estructura de la manera siguiente. En primer lugar se desarrolla el denominado marco general del informe, el cual analiza los siguientes puntos: estructura territorial de Ziordia, encuadre socioeconómico, movilidad en la zona, ordenación actual y previsiones de desarrollo, afectaciones de la autovía de la Barranca en otros núcleos de población.*

*En segundo lugar, en el informe se analiza la accesibilidad en el término de Ziordia, estudiándose también los siguientes puntos: efectos de la autovía sobre la situación actual de Ziordia, efectos de la autovía sobre el desarrollo urbano previsto, comparación con otros casos similares y comparación de las dos soluciones en conflicto.*

*Por último, y en tercer lugar, el informe plantea sus conclusiones y recomendaciones, las cuales las subdivide en dos grupos, unas de orden general y otras de orden particular.*

*Insisto en que no considero adecuado pormenorizar cada uno de los apartados estudiados, pero sí me van a permitir extraer las conclusiones de cada una de las tres fases del estudio que considero más relevantes para encuadrar la propuesta final.*

*En el primer apartado, es decir, en el del marco general del informe, se analizan básicamente los datos socioeconómicos de Ziordia, así como la realización de un estudio específico de movilidad, y se disecciona el conjunto de la autovía de la Barranca en relación con cruces, intersecciones y enlaces.*

*De esta primera parte del informe, con datos referidos al año 1996, se desprende lo siguiente: Ziordia, con 372 habitantes, tiene un 2 por ciento*



de la población de la Barranta. Ese dato lo pueden encontrar sus señorías en la página 28. Su población ha ido descendiendo ininterrumpidamente en los últimos años, y para eso es ilustrativo el gráfico número 1, que es el que aparece en la página 7. La población ha ido descendiendo con tendencia al envejecimiento y reducción de la población joven, como también se puede ver en la página 10.

Su parque de vehículos es de 179 unidades, de las cuales 107 son turismos y 37 furgonetas y camiones. Pueden encontrar un gráfico con estos datos, el gráfico número 6, en la página 11.

No obstante, su índice de motorización, es decir, el número de vehículos por cada mil habitantes, y su grado de motorización, número de turismos por cada mil habitantes, es inferior a la media de Navarra e inferior a la media de la Barranta, de lo que puede deducirse que, en igualdad de condiciones, su dependencia del transporte público es mayor. Esto viene recogido en las páginas 13 y 14, como pueden ver sus señorías.

La población activa se cifra en torno a las 120 personas, de las que 32 se dedican al sector terciario, tan sólo 9 a la agricultura y ganadería, con edades en torno a los sesenta o más años, y el resto al sector industrial. Esto viene en las páginas 15, 16, 17 y 19.

Es importante indicar que, a pesar de contabilizarse en torno a 80 personas en la industria, las dos empresas industriales que están ubicadas en el término municipal de Ziordia, que son Canteras Lázaro Echeverría y Prefabricados Ziordia, dan empleo a 111 personas.

De los datos anteriores se concluye un pleno empleo en esta localidad, muy similar a la situación que se está registrando en el resto de localidades de la Barranta, con un peso específico muy importante del sector industrial local, así como una reducidísima población laboral dedicada a la ganadería y agricultura.

En cuanto a la movilidad o tráfico en Ziordia, se procedió a realizar, por parte del ingeniero que ha elaborado el informe, un minucioso aforo de tráfico de entrada y salida en Ziordia. Este aforo, que es uno de los datos más representativos del informe, se llevó a cabo entre las 7 y las 21 horas, entre las 7 de la mañana y las 9 de la noche, de un día laborable, y sus resultados pormenorizados los pueden ver en las páginas que van de la 21 a la 26. Un resumen del mismo se ha incluido en un cuadro que tienen en la página 22, donde se aprecia un movimiento total de entradas y salidas de 479 vehículos al día, de los que un 90 por ciento, aproximadamente, son en la dirección de Ziordia a Alsasua y viceversa, y el 10 por ciento restante en la de Ziordia-Vitoria y Vitoria-Ziordia.

Igualmente, en cuanto a la distribución temporal, se refleja una punta de tráfico que hay entre las 14 y las 15 horas, con un total de movimientos de entrada y salida en torno a treinta o cuarenta vehículos.

Un dato significativo es el uso del transporte interurbano, que es prestado por La Burundesa. Esta línea de autobuses Pamplona-Vitoria y viceversa registra una media diaria de diez usuarios de Ziordia, en viajes de ida y vuelta, con un incremento hasta veinte o treinta viajes los días que hay mercadillo en Olazti/Olazagutía. Esta parada, que es la que actualmente se encuentra en la carretera nacional N-1, es la que les obliga a los vecinos de Ziordia, en estos momentos, a cruzar andando tanto la propia carretera nacional como las vías de ferrocarril, con el innegable riesgo que ello conlleva. Por contra, el transporte escolar –hay unos 45 alumnos– presta su servicio hasta el propio casco urbano de Ziordia.

Otro de los puntos que toca el informe es el de la ordenación urbanística derivada de las vigentes normas subsidiarias de Ziordia. Se deduce el importante dato de que al otro lado de la vía del ferrocarril y de la N-1 el planeamiento de Ziordia restringe de forma severa la implantación de más desarrollo industrial, de servicio o urbano, junto a las actividades actualmente implantadas, y que por tanto no cabe prever un incremento significativo de tráfico sobre el actual en relación con dicha zona.

Por último, en esta primera parte del informe, se ha realizado un exhaustivo inventario de todos los cruces, intersecciones y enlaces existentes a lo largo de la totalidad de la autovía de la Barranta, entre el límite con Alava e Irurtzun.

De dicho inventario se desprende que existe un total de 34 pasos, es decir, aproximadamente uno cada kilómetro, de los cuales 14 son enlaces completos, con una separación media de 2'4 kilómetros, y los veinte restantes corresponden a pasos simples, inferiores o superiores, con una separación media entre ellos de 1'7 kilómetros.

No obstante, en el último párrafo que aparece –y lo pueden ver sus señorías en la página 31–, lo que se dice es lo siguiente: “Los veinte pasos existentes corresponden a vías existentes con anterioridad a las obras de la autovía, por lo que funcionalmente están reponiendo una comunicación interrumpida por la misma”.

Una vez que hemos visto esta primera parte del informe, en el que está el marco general, la segunda parte del mismo, que, en mi opinión, es la que aquilata y evalúa la realidad del problema, desarrolla un análisis de la accesibilidad en Ziordia. Dentro de este análisis de accesibilidad, se contemplan los siguientes puntos: los efectos de la autovía sobre el desarrollo previsto, la comparación con otros casos similares y, por último, la comparación

de las dos soluciones que están en colisión. Por tanto, y si me lo permiten, extraeré los contenidos que considero más significativos de cada uno de estos apartados.

Respecto de los efectos de la autovía sobre Ziordia, el informe viene a recoger lo que debiera ser ya conocido por todas las partes. Es decir, que sólo se incide sobre la interrupción del actual cruce de personas y ganado sobre las vías de ferrocarril y la carretera nacional N-1. En la página 35 del informe se recoge una fotografía de lo que representa hoy en día —es decir, antes de construirse la autovía— el acceso de los peatones, y supongo también que del ganado, al otro lado de la vía y de la carretera. Por otro lado, la autovía no perjudica en absoluto el actual sistema de acceso de vehículos al municipio de Ziordia.

Respecto de la incidencia sobre el desarrollo urbanístico, al sur de la autovía, es decir, al otro lado del actual casco urbano de Ziordia, y de acuerdo con las normas subsidiarias, éste sólo podría realizarse, y en cualquier caso de forma moderada, de acuerdo a la reducida superficie ordenada disponible, en el entorno inmediato del hotel Iturrimurri y en el entorno también inmediato de la zona industrial, que está lindante con Olazagutía.

En el siguiente apartado se han seleccionado, de entre los 34 enlaces y pasos existentes, los diez casos que pueden tener una cierta similitud con el que nos ocupa. De ellos se recoge al final del informe un reportaje gráfico que, en mi opinión, es plenamente esclarecedor del problema planteado. No obstante, quiero volver a poner de manifiesto la afirmación del informante que está recogida en la página 36, que la pueden ver los señores portavoces, cuando, al hablar de estos casos similares, hace la observación siguiente: “Todos ellos, enlaces y pasos simples, responden a vías de comunicación, es decir carreteras, calles y caminos, existentes antes de la ejecución de la obra, por lo que su construcción ha venido a restituir la accesibilidad que estaba interrumpida”.

El siguiente apartado del informe, y posiblemente la clave del mismo, recoge la comparación de las dos situaciones que están en colisión. Debe señalarse que la comparación que se hace en este apartado se realiza desde un punto de vista de rentabilidad económico social, pero que dicho estudio socioeconómico debe enmarcarse necesariamente en todas las consideraciones previamente realizadas en el informe. Es decir, no sólo las conclusiones de este estudio de rentabilidad económico social son las que llevan a las conclusiones del estudio, sino también la ponderación de todas las consideraciones previas.

En el informe se comparan las diferentes posturas, la del Gobierno de Navarra y su Departamento de Obras Públicas, y lo solicitado por el Ayuntamiento de Ziordia. Considero que es imprescindible volver a recordar lo que propone cada parte.

El Gobierno de Navarra, a través del Departamento de Obras Públicas, considera plenamente resuelta la accesibilidad de Ziordia, y con una clara mejora sobre la situación existente antes de las obras de la autovía, con el conjunto de las siguientes actuaciones, que sus señorías pueden seguir bien en las fotos aéreas o bien en los planos que se les han facilitado también a los señores portavoces.

Es decir, la mejora del enlace completo con la autovía para la entrada y salida de todo tipo de vehículos a Ziordia a través de la actual carretera de 850 metros de longitud, que es la que va del centro del pueblo hasta la carretera, hasta la N-1. Esta mejora reducirá notablemente el riesgo que tenía la anterior intersección, que, como saben, y lo pueden ver también en las fotos, era en forma de T.

Después, un paso inferior peatonal y ganadero —esto es lo que nosotros decíamos— de 3 metros de ancho por 2'50 de alto, a la altura del apeadero de Ziordia, para cruzar bajo las vías del tren y la autovía, con salida a la carretera de servicio, donde se ubicará la parada del autobús de línea. Esta solución elimina la necesidad del actual cruce a pie de las vías y de la N-1 que les he dicho ya en dos ocasiones, ya que, como saben, la N-1 tiene una intensidad media diaria de quince mil vehículos.

Después, una carretera directa, es decir, el acondicionamiento del camino que une los municipios de Ziordia y de Olazti/Olazagutía, que permitirá acceder a la zona industrial de Ziordia y a Olazti/Olazagutía sin necesidad de salir, como en la actualidad tienen que hacer, a la N-1.

Frente a esta solución, el Ayuntamiento de Ziordia exigió, en sus últimas propuestas, es decir, a partir del verano de 1997, lo siguiente.

En primer lugar, un paso de 6 metros de anchura por 2'50 de altura bajo el ferrocarril, la autovía y la carretera de servicio a la altura del apeadero de Ziordia, para que pudieran pasar por allí vehículos ligeros. El asfaltado simple del camino de Ziordia a Olazagutía, y suponemos también el enlace completo ya previsto en el proyecto para conectar la carretera actual de entrada a Ziordia con la autovía, ya que en el paso inferior solicitado ni el asfaltado del camino admite el paso de autobuses escolares ni del resto de vehículos pesados.

Pues bien, el técnico informante ha llevado a cabo un detallado estudio sobre tiempos de recorrido entre el núcleo de Ziordia y la zona del hotel Iturrimurri y entre Ziordia y las zonas del polígono

industrial, y, a su vez, ha considerado que, de los cuatrocientos viajes de vehículos ligeros, es decir, de entrada y salida de Ziordia, registrados en un día laborable en dirección a Alsasua, en torno a 170 de estos viajes corresponden a relaciones entre Ziordia y el hotel Iturrimurri y entre Ziordia y el polígono industrial.

En el informe se calcula que el tiempo de recorrido entre Ziordia y el hotel Iturrimurri, yendo por el recorrido actualmente existente y que se mejora notablemente con la obra de la autovía al convertir la intersección en un enlace, ascenderá a 71 segundos, mientras que, si se hiciese a través de un paso inferior, este recorrido se haría en 54 segundos, es decir, una diferencia de recorrido de 17 segundos.

Este mismo recorrido entre Ziordia y la zona del polígono industrial supondrá 121 segundos a través de la solución del proyecto y 61 segundos a través de un paso inferior. Es decir, hay un ahorro de un minuto por viaje. Repito, el ahorro de tiempo en vehículo ligero para los trabajadores de Ziordia que vayan a la zona industrial, en caso de que se construya el paso inferior de seis metros, será de un minuto por viaje.

El informe desarrolla, como ya he dicho, a partir de estos datos, un estudio de rentabilidad social en el que se compara la cifra de inversión para el paso inferior previsto por el Gobierno de Navarra, que es en torno a 130 millones de pesetas, y el paso inferior exigido por Ziordia y por algún grupo municipal, cuya inversión se estima en 230 millones. Esa diferencia de costo, es decir, 100 millones de pesetas, para facilitar el acceso viario desde Ziordia a su zona industrial y aplicando los estándares de valor socioeconómico de los tiempos de viaje, resulta, en palabras del informante, y eso lo pueden ver sus señorías en la página 42, "completamente desaconsejable el proyecto de Ziordia desde el punto de vista económico social"

Acto seguido indica que el tráfico de vehículos ligeros entre Ziordia y su zona industrial debiera multiplicarse por diez para empezar a considerar su rentabilidad social, o que la diferencia de tiempo de viaje fuese de nueve minutos en un recorrido en el que se emplea de uno a dos minutos.

Expuesto todo lo anterior, el informe pasa al capítulo final, que es el de conclusiones y recomendaciones. Tal y como ya he adelantado, en este capítulo de conclusiones y recomendaciones, el autor del informe combina todos los factores del problema, no sólo los estrictamente socioeconómicos, y eso lo pueden ver sus señorías en las páginas 43 y 44. Lo que indica es lo siguiente: "En sentido estricto, la autovía sólo tendría que reponer el paso peatonal y ganadero que esta obra interrumpe y que en la actualidad se realiza en pésimas condiciones, cruzando a pie las vías y la carretera".

Después, dice que "la ordenación y previsión de desarrollo urbanístico de Ziordia al sur de la autovía no traslucen un posible incremento significativo de tráfico hacia esa zona en el futuro". Dice también que "en el resto del trazado de la autovía sólo se han repuesto vías de comunicación que se han interrumpido con la obra y que las características de sus diferentes pasos guardan relación con la funcionalidad de las vías en que se encuentran".

Como han podido ver, en el reportaje gráfico existen pasos de diferente amplitud, algunos de ellos de tres metros de anchura.

A partir de todos estos antecedentes, el informe cita las propuestas de las características de paso peatonal y ganadero, que, dada la reducida extensión del texto original, paso a leer, y que está en la página 45.

"Características del paso peatonal y ganadero. Teniendo en cuenta las características del entorno, lo más aconsejable es un paso inferior bajo el ferrocarril y la autovía de unos 45 metros de longitud, que conecte a nivel con la vía de servicio, donde se situarán las dos paradas del autobús.

La altura posible para el paso, en función de la altura disponible entre la cota de la plataforma del tren y el cauce de río, es de unos 2'5 metros, y, en cuanto a su anchura, se estima razonable en torno a los 4 metros, de forma que, de ser necesario, pueda establecerse una zona protegida de un metro para el tráfico peatonal.

Una anchura superior, además de no parecer necesaria desde el punto de vista funcional, podría comprometer la longitud de la obra y obligar a cruzar también bajo la vía de servicio, con una repercusión muy notable en el valor de inversión total, por anchura y por longitud."

Y luego termina diciendo que "sobre este asunto resulta esclarecedor el análisis económico social realizado anteriormente. Los resultados obtenidos dan una idea suficiente como para descartar la solución de ampliar la anchura del paso hasta los seis metros, dado que existe una abultada desproporción entre los costes asociados y las ventajas obtenidas."

Creo que las conclusiones del informe son meridianamente claras. No obstante, el propio informe incluye una consideración final sobre las mejoras reales que la propuesta del Gobierno de Navarra aporta al Ayuntamiento de Ziordia colateralmente a la obra de la autovía, volviendo a insistir en que, con la construcción de este paso inferior peatonal y ganadero, no sólo se repone un cruce preexistente, sino que se mejora notablemente sus condiciones y su seguridad respecto a lo que actualmente sufren los vecinos de Ziordia, así como que el futuro acondicionamiento de la conexión directa entre Ziordia y Olazti/Olazagutía supondrá un ahorro de recorri-

do de 1'6 kilómetros para los usuarios que se encaminen hacia Olazti/Olazagutía y Alsasua.

Hasta aquí, señorías, el contenido del informe técnico externo. A partir de este momento, es ya hora de tomar decisiones. Creo sinceramente que no es momento de remover todos los antecedentes de esta situación, sino que lo que tenemos que hacer es mirar hacia adelante.

También creo que he cumplido plena y fielmente con lo mandado por el Parlamento de Navarra. Creo, sin ningún género de duda, que las conclusiones del informe externo son incontestables. Por tanto, salvo que este Parlamento volviese a recapitular sobre esta situación, considero que debo asumir lo que mi responsabilidad me demanda, que es adoptar la resolución de poner en marcha las actuaciones necesarias para finalizar las obras.

Cualquier ciudadano que circule a estas fechas por dicho tramo de obras, y como ya les he indicado antes son varios miles, quince mil, los que lo hacen al día, puede comprobar el avanzadísimo estado de ejecución de las obras del desdoblamiento. Puedo asegurarles que dichas obras estarían más avanzadas si no hubiésemos tenido la incertidumbre sobre qué hacer con el paso de Ziordia.

También puedo asegurarles que éste es el momento de tomar la decisión que proceda, ya que cada día que pase va a ser un día más de demora en la apertura de esta importante vía de comunicación. También puedo transmitirles mi desazón personal, en el sentido de que cada día de demora en la apertura de esta autovía es para nosotros motivo de preocupación por la alta peligrosidad que representa este tramo en sus actuales condiciones de circulación. Quiera Dios que no tengamos que lamentar ninguna víctima de accidente de tráfico durante la posible demora.

Por tanto, les adelanto que, salvo que sus señorías adopten otra resolución, me propongo transmitir de inmediato las instrucciones para que se inicien todos los trámites administrativos y técnicos necesarios para construir un paso inferior peatonal y ganadero de 4 metros de ancho, entre el apeadero de Ziordia y la vía de servicio.

Sé que esta solución no es diferente de la propuesta en su día por el Gobierno de Navarra, correspondiente a un paso peatonal y ganadero con una anchura de 3 metros para el mismo fin, pero con ello atiendo a las propias propuestas del informe de tomar en consideración no sólo la reposición de servicios preexistentes, sino el hacerlo con un criterio más amplio.

Debo informarles que, dado lo avanzado de las obras del desdoblamiento, sólo podrá acometerse, previo a la apertura al tráfico de la autovía, lo correspondiente a la instalación de dicho paso bajo la autovía. Posteriormente, y de forma inmediata y

sin afectar al tráfico circulante por la nueva autovía, deberemos construir el paso bajo el ferrocarril y la salida a la carretera de servicio.

Entretanto, para no perjudicar a los usuarios del autobús de línea, que son los únicos afectados reales de esta medida, se darán las instrucciones oportunas para que el autobús de La Burundesa acceda hasta la entrada del casco urbano de Ziordia. Igualmente, mantendré las instrucciones dadas en julio de 1997, de las cuales informé en el Parlamento en esa sesión del 27 de junio del año pasado, de que se proyecte y construya el acondicionamiento de la vía de comunicación directa entre Ziordia y Olazagutía, lo que sin duda supondrá una mejoría notable de comunicación entre los núcleos de población y de Ziordia hacia Alsasua, tal y como aparece en el informe.

Confío muy sinceramente en que todo lo que se ha hecho hasta la fecha y todo lo que se va a hacer convenza a sus señorías, y, si fuera posible, también a los vecinos del municipio de Ziordia. Deseo que se vea que siempre hemos actuado con criterio ecuánime y en el ánimo no sólo de no perjudicar sino de mejorar, como así se ha constatado, las condiciones actuales de Ziordia. Nada más, señora Presidenta. Muchas gracias. Quedo a la disposición de sus señorías.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Portavoces de grupos parlamentarios que quieran intervenir? Señor García Adanero, tiene la palabra.

SR. GARCIA ADANERO: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. En primer lugar, quiero dar la bienvenida y saludar al señor Palacios, al señor Miranda...

SR. BASTERRA LAYANA: Señora Presidenta, una cuestión de orden. Simplemente lo que pediría es que nos diera un receso de cinco minutos para que, después de la intervención del Consejero, cada grupo parlamentario pueda realizar sus aportaciones.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): De acuerdo, señor Basterra. Se concede un receso de cinco minutos para poder plantear sus preguntas.

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 17 HORAS Y 44 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 50 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Reanudamos la sesión. Señor García Adanero, tiene la palabra.

SR. GARCIA ADANERO: Gracias, señora Presidenta. Como decía, doy la bienvenida al señor

*Palacios, al señor Miranda y al señor Purroy. Voy a ser bastante breve, porque yo creo que el Consejero ha dado una información bastante completa.*

*En primer lugar, quiero decir que nuestro grupo parlamentario entiende que el Gobierno ha cumplido el mandato del Parlamento, que decía que “en base a criterios e informes pertinentes determine la solución más viable y técnicamente más aceptable para solucionar el problema del paso subterráneo de Ziordia y del enlace entre Ziordia y Olazagutía”.*

*Nuestro grupo entiende, como decía, que con este estudio que nos ha remitido, que es bastante completo y bastante extenso, se da satisfacción, por lo menos a nuestra parte. Nosotros votamos también aquella moción; por lo tanto, nos sentimos, en este caso, satisfechos por la actitud del Gobierno.*

*Quiero decir que, a pesar de que este informe lo ha hecho un profesional ajeno a la Administración, desde luego nosotros no lo hubiéramos puesto en duda aunque lo hubiera hecho un funcionario de la propia Administración.*

*También quiero decir que no vamos a hacer intrusismo profesional, como últimamente parece que es costumbre en este Parlamento. Este portavoz que les habla no es ingeniero de caminos y, por lo tanto, no va a poner en duda el informe técnico hecho por el colegiado número 5.743.*

*Quiero resaltar también que la información para hacer el estudio, como se ha dicho, ha sido proporcionada por el Departamento de Obras Públicas y por el Ayuntamiento de Ziordia, de sus técnicos, alcalde y concejales, cosa que no podía ser de otra manera, pero que yo creo que es bueno recalcar.*

*Y, dicho esto, quiero decir que nuestro grupo insta al Gobierno de Navarra a que adopte la resolución de poner en marcha las actuaciones necesarias para finalizar las obras, ya que entendemos que la autovía de la Barranca no debe verse mermada –ya se ha visto mermada en parte, pero creemos que debe seguir a su ritmo–, porque es una obra de indudable interés para el desarrollo de esa zona de Navarra, que lógicamente apoyamos desde el primer momento, que seguimos apoyando y que esperamos que se termine según los plazos previstos.*

*Por lo tanto, por parte de nuestro grupo, lo que queremos es que el Gobierno continúe con la obra lo antes posible. Muchas gracias, señora Presidenta.*

**SRA. PRESIDENTA** (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor García Adanero. Señor Platero, tiene la palabra.*

**SR. PLATERO ALDA**: *Muchas gracias, señora Presidenta. Intervendré muy brevemente también. Si sus señorías lo recuerdan, en el Pleno en el que se aprobó la moción presentada por el Partido Socialista, en la que solicitaba un informe técnico,*

*precisamente lo pedíamos por las mismas razones que ha expuesto quien me ha precedido en el uso de la palabra, es decir, por no tener criterios técnicos serios. Eso fue lo que nos obligó a demandar un segundo informe técnico que solucionara el problema que se había originado entre el Ayuntamiento de Ziordia y el Gobierno de Navarra, o incluso dentro de la situación del propio Pleno.*

*Quienes participamos en la Comisión de Investigación pasada, recordamos perfectamente que uno de los problemas de las obras, precisamente, era que las modificaciones que surgían con motivo de los proyectos debían estar incluidas dentro de los propios proyectos. Todo el mundo sabe que una carretera no es una línea recta. Una carretera afecta al entorno, afecta a las ciudades o pueblos por los que circula y siempre hemos defendido, y así se debe defender en este Parlamento, que los proyectos se ajusten lo más posible a la solución de los problemas originados por carreteras nuevas.*

*En un segundo lugar, lo que también se pedía era la aprobación inminente de la ley de contratos, cosa que se va hacer de forma inminente en este Parlamento, que vendría a solucionar los problemas de la gestión.*

*Agradecemos el cumplimiento del mandato del Parlamento hecho por el Gobierno de Navarra. Creemos que se ha cumplido en su totalidad, y más aún cuando el informe es externo al departamento, lo que no implica que se dude de la calidad técnica de los técnicos del departamento, ni mucho menos, sino todo lo contrario, pero que hay veces, como ocurre en jurisprudencia, que es mejor exponer algún dictamen a criterio de otro letrado.*

*Sin más, quiero agradecer la exposición del Consejero y decirle que, efectivamente, queremos que se tomen las medidas oportunas. Muchas gracias.*

**SRA. PRESIDENTA** (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Platero. Señor Consejero, ¿desea intervenir? Señor Basterra, tiene la palabra.*

**SR. BASTERRA LAYANA**: *Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, quiero agradecer la presencia del señor Consejero y de sus asesores técnicos, señores Miranda y Purroy.*

*Yo, la verdad, es que me llevo casi una sorpresa cuando se dice por parte del señor Consejero que no se debe echar marcha atrás en este tema, cuando se viene a dar cumplimiento a una moción del Parlamento y se habla –como lo de dime de qué presumes y te diré de que careces– como diciendo: bueno, que sepa este Parlamento, o por lo menos los medios de comunicación, que contaban con el beneplácito del Consejero para aprobar aquella moción por unanimidad. Pues yo también le podría recalcar al señor Consejero con qué beneplácito se contaba, por ejemplo, antes de ayer o ayer con las*

*mociones que había. Eso nos deja ver que unas veces se dicen unas cosas por parte de la Consejería, a las que atiende el grupo parlamentario, y después éstas se cambian, como fue el caso de ayer. Pero, como nos tienen acostumbrados a todo esto, no hace falta darle más vueltas.*

*Se ha hecho aquí un alarde de una documentación, de un informe técnico externo, y no nos parece mal que se haya llevado a cabo. Se nos ha dado una serie de movimientos de cosas, de pasos, de horas, de minutos, de segundos, y yo le podría decir que también podía haber valorado los cientos de años que este paso tiene que tener de vida y, contando los minutos a los que usted aludía, nueve minutos, pues fíjese, nueve minutos cada día por tantos vehículos durante cientos de años podían suponer miles de días perdidos. Y el tiempo es oro, claro.*

*Mire, nosotros la única cosa que le tenemos que decir, señor Consejero, es que lo que no podemos admitir de ninguna de las maneras es lo que ha dicho usted al final, lo de que no querría usted que ocurriese algún accidente o alguna cosa por la tardanza, como queriéndonos decir a los demás grupos: pues vosotros podéis ser los culpables de lo que ocurra. Nosotros vamos a decir todo lo contrario, señor Consejero, y le vamos a decir la verdad, le vamos a decir por qué.*

*Nosotros le hicimos comparecer a usted dos veces, por lo menos, con el mismo tema, con el tema de Ziordia. Una vez aquí y otra vez en el Pleno con una moción. Ustedes vinieron aquí, y resulta que había habido 24 o 35 pasos –ya no recuerdo, pero es igual– que se habían hecho por el tema de la autovía, y habían llegado a situaciones de arreglo. Los que estuvimos en la Comisión de Investigación vimos cómo se habían hecho y se habían desarrollado después de atender a los ayuntamientos, y la única pega fue cuando llegó el Ayuntamiento de Ziordia y no se trató igual a los iguales. Ahí hubo una desigualdad y ahí se paralizó todo. Hubo lo que hubo, nosotros le hicimos comparecer y, por parte de todos los grupos, se aceptó la enmienda que el Partido Socialista propuso a la moción. Y eso nos pareció maravilloso. Le damos las gracias, pero simplemente por haber venido a este Parlamento a cumplir con su obligación, que es informar. Y viene aquí a que nosotros seamos los que le demos el beneplácito de si estamos de acuerdo con el informe que se ha hecho y con lo que piensa hacer. Pues no estamos de acuerdo. No estamos de acuerdo llana y sencillamente mientras no nos diga si usted esto lo ha consultado al Ayuntamiento de Ziordia y le ha dicho que le parece bien lo que va a hacer.*

*Porque mire, en aquellos momentos hubo unos incidentes por los cuales ya, no sabiendo usted*

*solucionar el caso, tuvo que aportar solución el que podíamos llamar artekari de Navarra, que fue el Delegado del Gobierno. El fue a ver si podía solucionar el tema. Tampoco pudo. Entonces fue cuando por medio del Parlamento se hizo. Y, después, nosotros, este grupo que presentó esa moción –porque quizás estábamos más comprometidos que nadie por el compromiso del anterior Consejero–, fuimos los que llamamos al orden a aquel pueblo para que le dejase a usted trabajar en calma y no se pronunciasen con temas e incidentes en la carretera para dejar discurrir y trabajar la cosa en buena armonía.*

*Entonces, si han llegado a un acuerdo y ellos lo aceptan porque creen que es el mejor, aquí no pasa nada. De acuerdo. Pero lo que no podemos hacer es que usted nos diga que entonces se estaba trabajando sobre un paso de seis metros y ahora se diga que se da otra alternativa que es de cuatro metros o en el otro sistema de la carretera los 850 metros para salir aquí. Son soluciones distintas. Me parece muy bien que se hayan mirado y que se hayan hecho. Si están de acuerdo, de acuerdo. Pero lo que sí le vamos a decir nosotros es que de todo lo que pueda ocurrir ahora usted es el responsable, no el Parlamento, porque usted es el Consejero del Gobierno y a usted se le encomendó la misión de hacer esto para que no fuera discriminado ningún pueblo con arreglo a lo que se había hecho.*

*Ya sabemos que incluso puede costar más que lo que quizás se lleve a cabo. Pero no debe ser el ahorrar cien millones o cuarenta o cincuenta millones lo que nos haga tomar una solución al problema, sino intentar que se llegue a la más adecuada para que, como he dicho algunas veces, no haya vencedores ni vencidos, sino que todos nos quedemos conformes con la solución que se haya aportado después de haber sido informados el Ayuntamiento de Ziordia y sus vecinos.*

*Si usted ha cumplido con esa misión, ha hablado con el alcalde de Ziordia o su ayuntamiento, y les ha dicho, después de ver el informe técnico, “pues mire, ésta es la mejor solución que aportan, y ustedes a ver qué opinan”, cuando nos diga que están de acuerdo, nosotros le diremos: “muy bien, señor Palacios, ha cumplido con el mandato del Parlamento”. Pero, si no, nosotros lo único que le decimos, como grupo de Convergencia de Demócratas de Navarra, es que no le vamos a dar el parabién a esto mientras no diga que ha estado hablando con ellos, como ahí se le dijo, y además le vamos a decir más, no nos vamos a hacer responsables, si no se llega a una solución buena entre ambas partes, de lo que pueda ocurrir al respecto, porque nosotros ya les hemos calmado para que se dieran las soluciones que en su momento se dijeron que se iban a dar desde el Parlamento. Nada más y muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Basterra. Señor Consejero, ¿desea intervenir?*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Sí, sí. Muchas gracias, señora Presidenta. Voy a intentar contestar al señor Basterra. En primer lugar, ha dicho no sé que de marcha atrás; que, si hay que volver marcha atrás, habrá que ir marcha atrás. Yo lo que he dicho, y lo voy a repetir, es lo siguiente: creo que sería reiterativo y que no aportaría más luz al momento actual exponer los numerosísimos avatares que ha sufrido este asunto, así como la relación del Departamento de Obras Públicas con el citado Ayuntamiento de Ziordia, ya que todo ello lo expuse ampliamente y fue objeto de debate ante esta misma Comisión el 27 de junio, y después, en el Pleno del Parlamento, el 13 de noviembre. Si quiere, volvemos a hablar; si quiere, le repito todo lo que le conté, y yo creo que hasta se podrían sonrojar de las cosas que el 27 de junio se le dijo, señor Basterra. Lo que hago es remitirme a lo que dije en esos momentos.*

*Creo que en mi informe, mejor dicho, en mi intervención, he indicado que lo que se dice en el informe es que a lo largo de la autovía de la Barranca, es decir, desde el límite con Alava hasta Irurtzun, lo que se ha hecho ha sido reponer los pasos preexistentes, es decir, la comunicación que se veía interrumpida por la construcción de la autovía, y eso me parece que aparece en la página 31 del informe que tiene su señoría. “Los veinte pasos existentes corresponden a vías existentes con anterioridad a las obras de la autovía, por lo que funcionalmente están reponiendo una comunicación interrumpida por la misma”.*

*Mire, señor Basterra, lo que no le consiento es que diga que hay discriminación desde el Gobierno de Navarra y desde el Departamento de Obras Públicas por el color de determinado ayuntamiento. Esto también lo dijo el otro día el señor Alli, y voy a leerlo del Literal –emisión del 20 de marzo–, donde, refiriéndose a este Consejero, dice: “El, allá donde no hay conflicto lo crea. Por ejemplo, en el caso de Ziordia, que se lo encontró resuelto por el tripartito y él generó un conflicto. ¿Por qué? Simplemente por prejuicios ideológicos, porque encontrarse con un ayuntamiento de HB automáticamente le supone capuchas y parabellum, y, por lo tanto, genera el conflicto”*

*Como dije en el Pleno del Parlamento, y creo que voy a repetir las mismas palabras, para mí lo más fácil, cómodo y seguro hubiese sido aceptar la petición del Ayuntamiento de Ziordia en el momento que fuera, cuando decían tres, cuando decían cuatro, cuando decían seis, como dijeron ustedes en la moción que presentaron, señor Basterra. Lo más fácil, cómodo y seguro, hubiera sido atender la*

*petición. ¿Y además qué quieren, dos huevos duros? Pues dos huevos duros también. De todas formas, señor Basterra, ya sabe que quien siembra vientos recoge tempestades.*

*Después, ha hablado del compromiso del Consejero anterior. Mire, el Consejero anterior no adquirió ningún compromiso. Formalmente no adquirió ningún compromiso. Porque no se puede ser Consejero con un talante municipalista y hacer las cosas de boca, sino que las decisiones de los Consejeros se tienen que adoptar mediante órdenes forales. Y el señor Consejero, el señor Ibero, como ya le indiqué el día 27 de junio, lo que tenía que haber hecho para modificar la orden del señor Alli, que, como nos dijo en el Pleno del Parlamento del día 13 de noviembre, había firmado en barbecho, porque no lo había leído, era haber firmado una orden foral modificando esa orden, y eso no lo hizo el señor Ibero. Por lo tanto, no había ninguna solución del señor Ibero.*

*Alternativas, pues mire, la alternativa del señor Alli, la que firmó en barbecho. Porque luego a mí me felicitó en el Pleno porque decía que yo tenía ciencia infusa, que podía entender los informes que presentaban los técnicos. Pues no. Yo ya dije el otro día, en esta misma Comisión, que el ser Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones no significa que, en el momento que me nombraron Consejero, me hubiesen dado los títulos de ingeniero de caminos, canales y puertos, técnicos en transportes e ingeniero de telecomunicaciones. No. Lo que ocurre es que para eso están los cargos de libre designación, y yo me he rodeado de unas personas en las que deposito mi confianza que son las que tienen que ver las propuestas técnicas, y, una vez que les dan el visto bueno, las elevan al Consejero para que firme. Porque miren, el Consejero es un cargo político. Aquí no se puede ir presumiendo, como van otros, de juristas por la vida, o subir a la tribuna de oradores a dar una clase como si estuviesen con sus alumnos. No, lo que tienen que hacer es ejercer de políticos.*

*Pues bien. ¿Qué es lo que firmó el señor Alli? Usted lo sabe, porque se lo he dicho antes además. Denegó las peticiones del Ayuntamiento de Ziordia. Lo que les propuso fue un paso elevado para los peatones, porque, como les decía antes, no creo que por allí pudiese pasar el ganado, y luego se negó también a arreglar el camino que une Olazti/Olazagutía con Ziordia.*

*¿Qué es lo que dijimos nosotros? Un paso inferior peatonal y ganadero y además acondicionar el camino entre los dos municipios. Y lo que pidieron los señores del Ayuntamiento de Ziordia era un paso inferior para vehículos ligeros y el asfaltado del camino.*

*Así es como nos encontrábamos en el mes de octubre y en el mes de noviembre. Y entonces es cuando ustedes presentaron la moción y la moción fue modificada por la enmienda que presentó el grupo socialista. ¿Y qué es lo que pidió el Parlamento en la enmienda? Es lo que les he leído a ustedes: “que, en base a criterios e informes pertinentes, determine la solución más viable y técnicamente más aceptable para solucionar el problema del paso subterráneo de Ziordia y del enlace entre Ziordia y Olazagutía”.*

*Pues bien, como les he dicho, se ha encargado el informe. Y no un informe dentro del departamento, que lo podíamos haber hecho porque los técnicos del departamento son imparciales. Yo puedo tener muchos prejuicios con los colores de algunos partidos políticos, pero los técnicos son técnicos del departamento. Hemos entendido que se tenía que pedir fuera. Y, además, no encargarlo nosotros a un ingeniero, sino que lo hiciese el Colegio de Ingenieros de Caminos.*

*El informe se les ha entregado, y ¿qué es lo que dice? Ahí tienen las conclusiones; se las he leído antes. Y en esas conclusiones aparece bien claro que tiene que ser un paso peatonal y ganadero, como máximo de cuatro metros. Y entonces nosotros decimos: adelante, paso peatonal y ganadero de cuatro metros. Esto es lo que pidió el Parlamento y con esto, señor Basterra, señores del CDN, creo que hemos cumplido con el mandato que hicieron al Gobierno el día 13 de noviembre. Por lo menos, los dos portavoces que le han precedido en el uso de la palabra –uno ya comprendo que es del grupo que apoya al Gobierno, pero el otro es de otro grupo parlamentario distinto– han dicho que están de acuerdo. Nada más y muchas gracias.*

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

**SR. ROMEO LIZARRAGA:** *Gracias, Presidenta. Quizás haya que corregir algunas de las afirmaciones para ponerlas en su punto exacto. El informe, en la página 43, lo primero que dice es que “ha de considerarse necesario reponer la totalidad de comunicaciones interrumpidas por la obra”. Este aspecto, al hablar de otros cruces que se han hecho, tanto elevados como inferiores, a raíz del desdoblamiento de la N-1, es el que se ha argumentado por parte del Consejero, pero justificando en el sentido contrario. Es decir, el paso inferior que se ha venido solicitando y del que estamos hablando no existía antes de la obra y, por tanto, la obra no tiene que reponer nada. Me ha parecido entender eso como justificación a que no es el argumento de reponer las obras el que nos debe servir como orientación en el caso que nos ocupa.*

*Lo que no se dice –tampoco lo dice el informe– es que ese paso ha sido siempre el paso natural del núcleo urbano a los pastizales que están al otro lado y posteriormente al polígono industrial del pueblo de Ziordia. Otra cosa es que, cuando se arregló la Nacional 1, se destruyó tal paso, y esto ocurrió hace dieciséis años, pero el paso existía.*

*Claro, evidentemente, si el paso no existe cuando se va a hacer el desdoblamiento, el desdoblamiento no estropea nada, porque el paso ya estaba estropeado hace dieciséis años. Pero el paso natural existía, siempre ha existido. Los naturales del lugar lo han conocido siempre, y eso es lo que están pidiendo, que se restituya. Por tanto, si nos vamos a agarrar al argumento que el propio informe dice, –y el primero, en primer lugar, así dice exactamente– entonces habría que hacer caso a las pretensiones del pueblo de Ziordia.*

*Se han argumentado otros datos que, si alguien de Ziordia hubiera estado presente, le habría supuesto un insulto. Que se diga que Ziordia tiene el 2'5 por ciento de la población de la Barranca, en el aspecto de decir que eso no justifica semejante obra por el gasto que supone, pues entonces habría que pensar que en Olazti, dos kilómetros más allá, si no hay, ha habido –este hecho es rigurosamente cierto– un solo escolar que cursaba sus estudios en el modelo G, pero para él había profesores, medios, infraestructuras y todo lo necesario. Y ni al Gobierno de Navarra ni a nadie se le rasgaban las vestiduras por el costo que suponía el derecho de ese alumno, que lo tenía, a estudiar en el modelo que eligió.*

*Es decir, supongo yo que una persona de entre la población de Olazti es infinitamente inferior al 2'5 por ciento que usted ha argumentado como diciendo como que casi no se merecen el paso a nivel, total, como son cuatro..., si es que lo ha dicho en ese sentido. Y, si no la dicho, retiramos ese argumento, pero lo retiramos ambos y entonces argumente de otra manera la no necesidad del paso.*

*También ha dicho, y se dice en el informe, que las empresas del polígono industrial, tanto de Ziordia como de Olazti, dan empleo al 50 por ciento de la población de Ziordia. Pues, entonces, más a nuestro favor, porque la Volkswagen da empleo a muchísima menos gente en comparación con todos los navarros y, sin embargo, la Volkswagen hoy es don Dios en Navarra. A la Volkswagen, el día que Pamplona estuvo absolutamente colapsada por la nieve, se podía acceder perfectamente hasta el interior de la fábrica, porque los quitanieves habían pasado por todas las carreteras principales, hasta incluso, insisto, el interior de la fábrica, al patio. Entonces, si vamos a hacer porcentajes, si vamos a hacer comparaciones, a lo mejor tendríamos que hacerlas también en otros aspectos.*



Ha admitido que los viajes de La Burundesa suponen actualmente un palpable y patente riesgo para la población, para acceder, por el cruce, hasta el paso de la parada. También ha admitido, y además hay una foto muy gráfica en el informe, y además es un hecho cierto, que la población de Ziordia cruza las vías del tren a nivel, es decir, por encima, sin ninguna protección. Y el señor Consejero, casi hasta emocionado, ha dicho: Dios quiera que esta peligrosidad que el retraso de las obras ha causado no nos lleve a tener que lamentar alguna vez. ¿Y si fuera al revés y tuviéramos que lamentar, por no haber hecho un paso, el accidente de un peatón que cruzara la vía? ¿Qué pasa, que son más importantes los accidentes en la carretera que los accidentes de los peatones?

En treinta kilómetros, aproximadamente, de autovía de la Barranta, existen 34 cruces, 17 de ellos inferiores. Uno de ellos, concretamente, lleva a una granja particular. Y el tal paso –está en una foto–, que está en Etxarri-Aranatz, tiene diez metros de anchura y ocho de altura. Pero, cuando la pretensión es de todo un pueblo y además de todo un pueblo que se ha movilizad, parece que las cosas son distintas y no hay por qué hacerles caso.

Las pretensiones del pueblo de Ziordia no han sido nunca exageradas. Pero es más, contestando a la intervención del portavoz del CDN, ha hablado, aunque no he entendido yo exactamente que fuera una opinión personal del Consejero, de cuando por el Ayuntamiento y el pueblo de Ziordia se hablaba de tres, cuatro o seis metros. No, señor Consejero. Jamás han hablado en el pueblo de Ziordia, ni desde su ayuntamiento, de ninguna medida, ni de ancho ni de alto ni de largo. Solamente han venido diciendo: queremos un paso inferior. Y los técnicos dirán de qué medida. Pero no lo han dicho nunca. Así que a Ziordia no se le puede decir que quisiera esto o lo otro exactamente en cuanto a medidas, insisto. Eso sí, han puesto encima de la mesa unas pretensiones: queremos que pasen peatones, queremos que pase ganado y queremos que pasen vehículos ligeros, ni siquiera tractores con cabina, ni autobuses ni camiones –y hay transporte escolar–, pero no autobuses, vehículos ligeros y que puedan cruzarse.

Y eso, con medidas mínimas, nos lleva, aunque ellos no lo han dicho nunca, a seis metros. Dejando uno para el paso de peatones protegido, serían dos carriles de dos y medio.

Señor Consejero, hay un vial que se está construyendo ya y que une la calle Mayor de Burlada, en el punto que se encuentra con Villava, con el vial del polígono de Areta. Ese vial tiene nueve metros de anchura. Y ese vial, cuando entra en el término municipal de Burlada, tiene siete metros de anchura. Siete para la circulación, es decir, dos

carriles de tres y medio. Y a un pueblo que funciona, y ustedes lo han dicho, con doscientos viajes al día, más de la mitad de la población, se le va a negar la posibilidad de un camino natural, habitualmente e históricamente utilizado, y mucho más corto que el recorrido que se le quiere poner.

El recorrido previsto de Ziordia hacia la muga con Alava, hasta la rotonda, y vuelta hacia Pamplona, hacia Irurtzun, hasta llegar al polígono industrial, o bien usar la carretera de la tejería, es decir, en sentido contrario, es decir, ir hasta Olazti, para volver hasta el polígono industrial, nos lleva a un recorrido, en cualquiera de los dos casos muy similar, de dos kilómetros y pico, vamos a dejarlo en dos kilómetros. El recorrido que ellos proponen por el paso inferior es de seiscientos metros. Un tercio. Y se dan unos datos que han suscitado la risa en algunos Parlamentarios, como que se ahorran un minuto. Vamos, por Dios, un minuto no va a ninguna parte. Bueno, pues este mismo Gobierno ha estado presumiendo de que con los túneles de Belate ahorramos no sé cuántos minutos de Pamplona a Mugairi –y estamos hablando de cincuenta kilómetros– o ahorramos veinte kilómetros de Pamplona a Lekumberri –y estamos hablando de mucho menos– cuando se hizo la autovía del Norte.

Es decir, un minuto para trescientos habitantes puede ser mucho más que lo que nosotros empleamos para venir de la Rochapea al centro o del centro a la Chantrea, porque perdemos mucho más tiempo. Pero es que es así. También nuestras distancias y nuestros tiempos son irrisorios para quien se mueve en Madrid o en Valencia o en Barcelona o en Bilbao. Son irrisorios. Pero es que hay que ponerse en la situación de esa gente.

Que las obras estarían más avanzadas a estas alturas si no hubiera habido la conflictividad que hubo, evidentemente. Pero, si no hubiera habido eso, habría supuesto que no había problema, pero es que había un problema, y el problema no se quiso resolver ni a tiempo ni bien, y exigió la movilización y la conflictividad que surgió en aquel tiempo. Pero el retraso de las obras no es achacable al pueblo de Ziordia, que lo que ha hecho ha sido defender sus intereses, legítimos intereses, como cualquier otra persona o cualquier otro colectivo, como Cintruénigo, por ejemplo.

Curiosamente además, y abro un paréntesis, hay un pueblo que defiende que se arreglen cinco pasos desde Cintruénigo a otra zona del pueblo atravesada o cortada por la carretera, y, sin embargo, parece que en Ziordia no pasa nada, que se puede arreglar con esto.

Hay un dato que, después de tanta foto, falta de exponernos, y, con las técnicas nuevas de informática y de esto de la realidad virtual, sería un buen ejercicio de hacer. Un paso de cuatro metros de

*ancho, como el que se propone, supone la mitad de esta sala de ancho; de una altura de dos y medio, que por cierto, si ven ustedes todas las fotos de los pasos que hay, que no son los diecisiete, son todas superiores y con mucho a los dos metros y medio, es la altura de esta sala en la parte más baja del techo; cuarenta y cinco metros de largo es como toda esta manzana. Si a eso además le quitamos un metro para el paso de peatones, ¿se han planteado ustedes pasar con un rebaño de vacas? Probablemente, en semejante tubo –porque es un tubo lo que se va a montar– no quieran pasar, y entonces habrá que llamar al Consejero o al Director General para que les explique a los animalicos que tienen que pasar por allá porque no pueden ir por otro sitio.*

*Dos metros y medio es la altura de un piso normal; los antiguos tenían mas. Cuatro metros de ancho es la mitad de esta sala. Y, ahora, recorran cuarenta y cinco metros, además con un quiebro al final, lo que hace que no se vea la luz. Esto no se soportaría en ningún barrio de Pamplona, en ninguna ciudad de Navarra donde hubiera cinco habitantes que fueran capaces de movilizarse en contra. Es que no se le ocurre a nadie hacer este paso, porque se argumentaría peligrosidad. Atraviesen ustedes cuarenta y cinco metros de noche, dos metros y medio de altura y cuatro metros de ancho. Pero es que, además, los peatones, que saben a dónde van y de dónde vienen, y que son del pueblo, quizás vayan con más confianza, pero estamos hablando de ganado y, si alguien de la sala es capaz de explicar al ganado que tiene que pasar por allá porque al final se llega a dónde quieren comer, que vaya y se esté allí todos los días para cuando quieran pasar las vacas y volver a su casa.*

**SRA. PRESIDENTA** (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Señor Romeo, ha agotado su tiempo.

**SR. ROMEO LIZARRAGA:** *Perdone, Presidenta, y gracias. Lo último, y con esto voy a reiterar lo dicho por el señor Basterra, porque es que es fundamental. Conflictividad, problemón –no problema, problemón–, y ahí está el retraso de las obras, la peligrosidad para la circulación y para los vecinos y vecinas de Ziordia; movilización de todo un pueblo; un informe muy bien hecho pero que ha costado un dinero, y luego resulta que estamos diciendo que las obras no justifican el gasto, pero nos estamos gastando otro para decir que no justifican el gasto. Todo este entramado, señor Consejero, viene usted y nos lo plantea al Parlamento, a esta Comisión. Nos suelta esto por sorpresa, que hemos tenido que analizar en los cinco minutos de receso, pero no nos ha traído un documento que es básico, fundamental y determinante: ¿qué dice Ziordia de esto?, ¿qué dice su ayuntamiento?, ¿lo han hablado con ellos? ¿lo conocen? ¿lo han podido analizar, criticar, alegar? Más lógico hubiera sido, mucho más, y más democrático*

*también, primero plantearlo allá, porque son ellos los que tienen el problema y son ellos los que viven el problema, luego son ellos los que exigen una solución, porque la necesitan. Más lógico hubiera sido plantearlo allá y con su respuesta venir o no venir, o mejor todavía, buscar el consenso y la solución con ellos y después contárnoslo en el Parlamento. Pero no pretenda que sea el Parlamento, y si lo pretende y le sale bien allá quien sea. Pero yo creo que es una falta de honestidad pretender que el Parlamento le diga que muy bien, muy bien hecho, muy bonito, adelante con los faroles, y nos pasemos por encima a todo el pueblo de Ziordia, a una población de trescientos habitantes. O, aunque fueran cuatro, es un núcleo urbano, es Navarra, tan Navarra como Cintruénigo, y, si Cintruénigo necesita cinco soluciones, Ziordia necesita una, que es posible y factible, que no cuesta tanto –en dinero puede, pero en beneficio social no es tanto– y solucionamos un gran problemón que tenemos con este territorio. Nada más. Gracias.*

**SRA. PRESIDENTA** (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Romeo. Señor Consejero, ¿desea intervenir?

**SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES** (Sr. Palacios Zuasti): *Sí. Me quedo mosqueado con lo último que ha dicho: si lo hace y si le sale bien. No sé que quiere decir con eso. De todas formas, voy a intentar contestar.*

*Me parece que el portavoz de Herri Batasuna, como lleva poco tiempo en el Parlamento, quizás no haya estado en las comisiones ni en el Pleno anterior, por lo que no sé si conoce bien los antecedentes. Yo he hablado de reponer conexiones. Desde el límite con Alava hasta Irurtzun, lo único que se ha hecho ha sido reponer las conexiones ya existentes. Dice que aquí existía un paso, y que hace dieciséis años se suprimió. Puede ser que sea así. De todas formas, lo que le puedo decir es que, cuando el Ayuntamiento de Ziordia presentó la alegación, fue denegada. Y, como ya he repetido al portavoz que le ha precedido en el uso de la palabra, la solución mágica que dieron fue la de poner el paso elevado por el cual no creo que pudieran pasar ni las vacas ni las ovejas que usted nos ha mencionado.*

*Ha dicho que, si estuviesen aquí los vecinos de Ziordia, habría recibido algún insulto. Alguno ya recibí. Ah, ¿qué se habrían sentido insultados? Yo lo que he dicho es que de la primera parte del informe, y con datos referidos al año 96, se desprende lo siguiente: que Ziordia, con 372 habitantes, tiene un dos por ciento de la población de la Barranca, que su población ha ido descendiendo ininterrumpidamente en los últimos años –y se puede ver en un gráfico– con tendencia al envejecimiento y reducción de la población, que el parque*

de vehículos es de 179 unidades, de las cuales 107 son turismos, 37 furgonetas y ahí he hablado del índice y del grado de motorización, y he hablado también de la población activa. Estos son datos que el ingeniero informante ha recabado de documentos oficiales.

Habla del riesgo que tiene la población en estos momentos para pasar al otro lado y poder tomar allí el autobús de La Burundesa. Efectivamente, por eso nosotros lo que hicimos en su día, cuando nos encontramos con el problema, fue decir que lo que había que hacer era un paso peatonal y ganadero, peatonal para que pudiesen pasar a coger el autobús y ganadero para que el ganado pueda por fin pasar al otro lado, cosa que en estos momentos no lo pueden hacer.

Ha dicho usted, señor Romeo, y por eso digo que como se incorporó al Parlamento no hace muchos meses quizás lo desconoce, que el Ayuntamiento de Ziordia en ningún momento ha hablado de medidas. Le voy a leer, del Literal también, una entrevista que le hicieron en Radio Nacional de España el día 12 de agosto, a las 13,30, al señor alcalde de esa localidad, que es don Jesús Miguel Casas. La pregunta que le hace el periodista es la siguiente: "El paso subterráneo por la autovía y a la zona del apeadero, ¿servirá para solucionar estas carencias que anunciaban en el comunicado?" Responde don Jesús Miguel Casas: "Sí. El paso subterráneo es una alegación que en su momento presentó el Ayuntamiento de Ziordia. Una alegación que nosotros siempre hemos considerado necesaria, que contemplasen tres soluciones, que era, por un lado, el paso peatonal a la carretera de servicios, por otro lado el paso de ganado, que si no se hace ese paso, nos dividen el territorio de Ziordia entre norte y sur, y un paso para vehículo ligero". Ojo al dato. "Estamos hablando de un cubo de tres por dos y medio, algo así. Eso es lo que se ha solicitado siempre en el Ayuntamiento de Ziordia. A lo largo de esta mañana parece ser que ese cubo, de esas medidas más o menos, puede que se haga". He pedido al ujier que le haga una fotocopia, y se la voy a hacer llegar, para que vea que eso es así.

Dice que nunca habían pedido que por el paso pudieran pasar vehículos pesados, que sólo fuese para vehículos ligeros. Pues bien, en la Orden Foral del 28 de febrero de 1996, que fue publicada en el Boletín Oficial de Navarra número 42, del 5 de abril de 1996, aparece, en la alegación número 2, que don Miguel Casas Pérez, alcalde de Ziordia, en representación del ayuntamiento, solicita la construcción de un paso inferior bajo el ferrocarril y la autovía en el lado oeste de la estación de RENFE que facilite el acceso de vecinos al servicio regular de autobuses. Manifiesta que en dicho lugar existe cota suficiente para vehículos ligeros,

peatones y ganado, y demanda que se estudie la posibilidad de paso de autobuses. Yo no sé si eso son vehículos ligeros, puede que sí. Estoy leyendo una fotocopia del Boletín Oficial de Navarra.

Yo creo que es conveniente volver a ver la situación precedente y la situación nueva. Antes, tenían que salir con los vehículos de cualquier tipo, por esa carretera que tienen, a una salida a la Nacional 1 con una salida en T, es decir, que para ir hacia Alsasua tenían que hacer un stop en una carretera con quince mil vehículos, y para ir hacia Vitoria un ceda al paso. Eso se mejora, como han podido ver en las fotos que se les entrega. Después, lo que se hace es el paso inferior peatonal y ganadero, y luego se acondiciona esa nueva carretera que tiene 2'5 kilómetros y que sirve para mejorar el acceso hasta Olazagutía y hasta el polígono industrial.

Habla de ahorro, del ahorro de los cien millones. Bueno, los técnicos, cuando se piden informes técnicos, creo que utilizan unas fórmulas técnicas, pero que aquí no sólo ha sido ver la parte socioeconómica, ver sólo lo que vale el proyecto, sino que ahí, como hemos podido ver también en el informe, hay un marco general del informe y después se ha estudiado la accesibilidad en el término de Ziordia. Aquí no es que estamos reponiéndolo, no se trata de reponer las conexiones, como ha podido pasar en el resto de pasos que hay en la autovía. Lo que se está haciendo es abrir un paso que en estos momentos no existía. Que hace 16 o 160 o 1500 años lo había, puede ser. Hoy en día, ese paso no existía.

Y habla del ahorro, de que, si miramos el ahorro, en el caso de Belate se están ahorrando unos minutos y se ha hecho una inversión. Bueno, allí hay dos cosas. En primer lugar, la intensidad media diaria de Belate no es la misma que la de ese paso inferior, que ya hemos dicho que son máximo cuatrocientos. Aquí estamos hablando de tres mil vehículos al día. Además, si se hubiese podido arreglar la carretera de Belate, usted sabe que no se habrían hecho esos túneles. Esos túneles se han hecho para eliminar una barrera geográfica que existe y para conectar la parte de la cuenca de Pamplona con el norte de Navarra. Por eso se han hecho. Aquí, esa barrera no la tienen. Porque ahora van a tener la salida y entrada al pueblo por la carretera, ésa que se mejora con la nueva conexión, con el paso elevado y la glorieta, y luego tienen la carretera de la tejería, de los dos kilómetros y medio.

Dice que por qué no se hace más alto, ya que en otros sitios se hacen los pasos más altos. Primero, el alcalde hablaba de dos y medio. Yo tengo aquí una fotocopia de una foto del Diario de Navarra del miércoles, 3 de diciembre de 1997, patrono de Navarra. "Desbordamiento del Arakil en Ziordia".

*Bueno, es que no se puede hacer más alto porque Ziordia es un municipio que se desborda y por debajo está el río.*

*En cuanto a la anchura, la solución que dan los técnicos es un paso de cuatro metros. ¿Sabe usted qué anchura tiene en estos momentos el estrechamiento de Olague? Menos de cuatro metros. ¿Sabe usted la intensidad de tráfico que pasa por allí y desde cuándo están pasando?*

*Después dice: es que van a hacer ustedes un paso de cuatro metros por dos y medio con una longitud de cuarenta y cinco metros, y por ahí tendrá que ir el Consejero, tendrá que ir el Director General a meter el ganado porque no querrá pasar. ¿Usted se imagina ese paso de dos y medio haciéndolo en vez de cuarenta y cinco metro de longitud de sesenta? El chorizo sería todavía mayor.*

*Y luego dice que he venido aquí con el informe. Oiga, yo he venido al Parlamento porque hubo una moción del mismo que lo que me mandaba era solicitar ese informe, y el informe es el que se les presenta a sus señorías. Nada más. Muchas gracias.*

**SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta):** *Muchas gracias, señor Consejero. ¿Algún otro grupo parlamentario quiere intervenir en el segundo turno? Señor Platero, tiene la palabra.*

**SR. PLATERO ALDA:** *Muchas gracias, señora Presidenta. Únicamente un segundo, por alusiones visuales del señor Romeo en el tema de Cintruénigo. Sí, sí. Yo creo que lo único que he pedido en este Parlamento, en la comparecencia anterior, en el tema de Cintruénigo es un estudio global, es decir, soluciones técnicas al tema de Cintruénigo, lo mismo que este portavoz, en el Pleno del Parlamento, solicitó del Gobierno de Navarra que se arbitrasen soluciones técnicas al tema de Ziordia. Creo que no hay ninguna diferencia. Muchas gracias.*

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

**SR. BASTERRA LAYANA:** *Muchas gracias, señora Presidenta. Mire, señor Palacios, la verdad es que voy a usar un tono que no es el que debiera, dado el comportamiento que usted tiene hacia este portavoz, y no solamente hacia este portavoz. Ha adquirido usted una costumbre muy mala, que es la de meterse con personas que no están en el Parlamento cuando no se pueden defender, y eso es en esta vida lo que más he odiado yo siempre. A las personas se les alude cuando pueden defenderse. La fobia que usted le tiene al señor Alli es tan grande que lo saca a relucir como si estuviera presidiendo la Cámara, queriendo dar una lección a los alumnos en vez de hacer política.*

*Nos ha dicho que yo le había dicho echar marcha atrás. Yo no le he dicho en ningún momento lo*

*de echar marcha atrás. Ha dicho usted que no había que echar la vista atrás, y no creo que sea para quedarse como la estatua de Lot.*

*En cuanto a lo de que se podría sonrojar este portavoz si dijera algunas cosas de algunos informes, la única cosa que le digo, señor Palacios, es que el que se debería sonrojar es usted de las falsedades que ha dicho con arreglo al señor Ibero, y que la Cámara de Comptos lo ha dejado muy claro. De eso se debía sonrojar usted.*

*Que quien siembra vientos recoge tempestades. Pues aquí, el único que está sembrando vientos es usted. Que quienes discriminan son los demás, es usted. Usted ha pasado a leernos algo de aquella sesión, pero no ha leído lo que también le dijo en aquella sesión el señor Alli sobre el uso que había dado a un camino de Fitero, con su alcalde y una empresa privada, para hacerlo, y que tenía mucha importancia porque en él pasaban unas veinte personas, y que le ha costado al Gobierno de Navarra 54 millones, claro. De eso usted dice lo que quiere y lo que le parece que le conviene, pero es que aquí las cosas se dicen. Estamos en política y cada uno tiene que decir lo que siente en cada momento.*

*Usted pensaba que venía aquí a darnos la lección a que nos tiene acostumbrados, la de que los antecesores a usted lo han hecho todo mal y que usted es el que está haciéndolo todo, transparencia, los técnicos son los que están llevando una labor tan... Nosotros nunca nos hemos medido con los técnicos, en ningún momento. Hemos dicho que son técnicos que nos merecen todo respeto. Otra cosa es el uso que los políticos quieran hacer de esos técnicos.*

*Mire, señor Consejero, le he hecho una pregunta y no me ha contestado. Ahora le voy a hacer la misma pregunta y otra. Primero, si ha consultado usted con el Ayuntamiento de Ziordia antes de venir aquí y qué le ha dicho respecto a esto. Segundo, si usted le dijo al técnico que se quedó encargado del proyecto que también había un informe técnico del Ayuntamiento de Ziordia, para que lo pudiese cotejar, a fin de dar la mejor salida.*

*Tampoco quiero dejar pasar por alto lo que le ha dicho al señor Romeo. Usted le ha dicho que, como no ha venido mucho al Parlamento, no sabe, no se acuerda. Pues mire, con el tema de la anchura, los que estamos aquí presentes, tanto el señor Platero como el señor García Adanero y otros, sabemos que aquí compareció el alcalde de Ziordia y en ningún momento habló de la anchura; lo único que dijo fue que tuviésemos en cuenta que por allí tenían que pasar peatones y animales, y que los animales, sobre todo en la oscuridad, son muy peligrosos, y que con un paso de dos metros y medio o tres metros –él ya no dijo más– eso era muy peligroso, y a ver quién iba después a apechugar con*

*esa responsabilidad de haber hecho una cosa mal. Que se mirase bien antes de hacer las cosas y, si hacía falta gastar algo más, que se gastara, pero que fuera una cosa ya consolidada para siempre y sin peligro. Que habría que hacer una acera, como mínimo, para, por lo menos, distanciar a las personas de los animales. Eso lo dijo el alcalde aquí, y lo oímos todos los miembros de la Comisión.*

*Que después se pidiera seis metros en la moción, eso no quiere decir nada. A lo mejor ellos, con la alternativa que les ha dado usted ahora, hubiesen manifestado su acuerdo. Nos dice usted que ha hablado con ellos porque así se quedó. Nosotros la única cosa que les pedimos era que no se molestara el trabajo que se iba a llevar a cabo por el departamento y que mantuviesen las conversaciones, que pudiesen limar todas las asperezas que había y que aquello se sensibilizara de tal forma que se llegara a un acuerdo y a una solución- hubiesen manifestado su acuerdo. Si usted ha llegado a esa solución, se lo he dicho antes, bendito sea Dios, pero, si no ha llegado, señor Palacios, le pido que me conteste a la pregunta que le he hecho antes. La otra pregunta es si ha tenido en cuenta el informe técnico que tenía el Ayuntamiento de Ziordia para que el técnico lo cotejase.*

*De todas formas, si usted ha llegado a un acuerdo con el Ayuntamiento de Ziordia, yo no entro a valorar si la mayoría de ese ayuntamiento es de esto o de lo otro. Respecto a lo que usted dice de que quien crea vientos recoge tempestades, pues en esta vida cada uno recoge lo que siembra. Yo soy agricultor y normalmente quiero echar buena semilla, y hasta la fecha no me ha ido nunca mal, y he seguido sembrando lo que mejor me ha parecido en cada momento. Usted sabrá por qué dice que quien siembra vientos recoge tempestades. Yo no me doy por aludido en ese aspecto. Pero sí le digo que, si el Ayuntamiento de Ziordia le aplaude, que es la mayoría que ha querido ese pueblo que esté representándole, chapeau; pero, si no le aplaude, sepa que no va a tener nuestro voto favorable por muchas argumentaciones que nos quiera dar, por mucho informe técnico que nos traiga y por mucho de lo que quiera. Porque lo que en el Parlamento se le dijo fue que llegasen a una solución viable para zanjar el problema que tenían allí, y el problema era suyo y del propio departamento. Nada más.*

**SRA. PRESIDENTA** (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Basterra. Señor Consejero, ¿desea intervenir?

**SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES** (Sr. Palacios Zuasti): Sí, muchas gracias. No sé si vimos la misma película en el Pleno del Parlamento, porque usted dice que lo que se dijo fue una cosa y yo tengo aquí la fotocopia manuscrita, y el señor Platero me dirá, si es de él, qué es lo que se aprobó:

*“Instar al Gobierno de Navarra a que, en base a criterios e informes técnicos y jurídicos pertinentes objetivamente contrastados y a la Orden Foral correspondiente, determine la solución más viable y técnicamente más aceptable y objetiva para subsanar el problema del paso subterráneo de Ziordia y del enlace entre Ziordia y Olazagutía. Por el PSOE, Juan A. Platero. Enmienda in voce al punto 5, moción del CDN, sobre obras en la Autovía de la Barranca”. Este es el mandato, señor Basterra, estoy leyendo el documento fetén, que es el que se presentó, que está recogido, y aquí lo tiene. Creo que con lo que hemos hecho esta tarde hemos cumplido el mandato del Parlamento que es al que yo tengo que responder.*

*Después me dice que si el ingeniero informante ha tenido en cuenta no sé qué informe. Le repito lo que ya he leído en la primera intervención: “El profesional designado accedió a la realización del citado informe con pleno conocimiento técnico y también con pleno criterio de imparcialidad”. En este sentido, accedió a toda la información disponible en el Departamento de Obras Públicas, pero también a la información proporcionada por el Ayuntamiento de Ziordia, y ha visitado y conversado con sus técnicos, alcalde y concejales. Supongo que los técnicos, el alcalde y los concejales le habrán entregado toda la documentación, sobre todo aquella que pudiese servir para que el resultado del informe fuese favorable a las tesis que decía el ayuntamiento.*

*Nos dice que el señor alcalde, cuando estuvo en la sesión de trabajo de esta Comisión, de la cual no hay Diario de Sesiones, no habló para nada de dimensiones. No sé si habría hablado de dimensiones, yo le digo lo que tengo en el Literal; pero es que, además, tengo la grabación, y cuando quiera le puedo facilitar una copia a su señoría, y en ella lo que dice es que estamos hablando de un cubo de tres por dos y medio, algo así.*

*Estamos hablando de un paso peatonal y ganadero, y dice usted, señor Basterra, que el señor alcalde les dijo que se pudiera establecer una zona protegida, una acera, para que por un lado pudieran ir los peatones y por el otro el ganado. Pues bien, en lo que les he leído antes del informe, página 45, y si lo tiene delante lo puede ver, en el párrafo segundo, se dice: “La altura posible para el paso, en función de la altura disponible -y aquí contesto también a lo que decía el señor Romeo- entre la cota de la plataforma del tren y el cauce del río, es de unos 2’5 metros, y en cuanto a su anchura, se estima razonable el entorno de los cuatro metros, de forma que, de ser necesario, pueda establecerse una zona protegida de un metro para el tráfico peatonal”. O sea, lo que dice usted que el señor alcalde les dijo en la sesión de trabajo de esta Comisión está aquí cumplido. Y luego, sigue*

diciendo: "Una anchura superior, además de no parecer necesaria desde el punto de vista funcional, podría comprometer la longitud de la obra y obligar a cruzar también bajo la vía de servicio, con una repercusión muy notable en el valor de inversión total por anchura y por longitud". Eso es lo que dice.

No es lo que diga usted, es lo que dice el informe. Estoy leyendo los párrafos segundo y tercero de la página 45 del informe. Esto es lo que hay, y eso es lo que hemos hecho: cumplir, señor Basterra, con la enmienda que presentó el grupo parlamentario socialista. Si el señor Muruzábal ha tenido en cuenta los informes, él ha hablado con los técnicos, alcalde y concejales, las dimensiones que decía el señor alcalde –parece que en la Comisión no lo dijo, pero sí que están por escrito– y, además, va a haber una acera o una zona de protección. Entonces, yo lo que le digo, señor Basterra, es que ustedes en el Parlamento no mandataron eso a este Consejero; lo que mandataron fue lo que se aprobó en la enmienda del grupo parlamentario socialista. Y al que tenía que presentar el informe era a este Parlamento de Navarra, y el informe se ha presentado al Parlamento de Navarra. Y una vez que se adopte la resolución con base en el informe, será cuando se comunique al Ayuntamiento de Ziordia.

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

SR. ROMEO LIZARRAGA: Gracias. A ver si ordeno todas las ideas. Reponer conexiones...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Perdona, señor Romeo, antes de que comience su intervención, le comunico que en este segundo turno dispone de cinco minutos.

SR. ROMEO LIZARRAGA: ... reponer conexiones, bueno, más vale que yo acabo de llegar, pero usted tampoco sabía cuánto hacía que se había estropeado ésa: dieciséis años. Y existía. Y no es lo mismo dieciséis años que ciento cincuenta o mil cuatrocientos tres, creo que ha dicho algo parecido; dieciséis años, y por unas obras similares de arreglo de la Nacional I que ahora viene a desdoblarse, que en su momento también se criticaron y también se alegaron y no se les hizo caso, pero el paso estaba, era el paso natural y se estropeó y se vino abajo. Entonces, reponer conexiones no cuesta nada; además, reponer y reparar los daños hechos con anterioridad.

En cuanto a la entrevista con el alcalde, señor Consejero, yo he dicho que el Ayuntamiento de Ziordia jamás ha hablado de dimensiones. Y usted dice: sí, ha hablado. Y lo dice en la radio. Señor Consejero, si el Consejero anterior no había dicho nada ni se había comprometido a nada porque no había escrito, el alcalde de Ziordia tampoco ha

dicho nada por hablar en la radio, porque no lo ha escrito. Vamos a ver si hacemos un paralelismo y una analogía, al menos, honesta. Es decir, usted dice: no, el señor Ibero, Consejero anterior, se comprometió, pero los Consejeros no se comprometen de palabra, lo escriben. Pues los alcaldes, señor Consejero, o lo escriben o como si no dicen nada. Entonces, vamos a hacer un paralelismo. Y en las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Ziordia no se habla de dimensiones.

Pero ha habido un segundo dato que ha dicho para agarrarse a que sí se hablaba de dimensiones. Yo he dicho: el Ayuntamiento de Ziordia pide, siempre ha pedido, paso de peatones, paso de ganado y de vehículos ligeros. Y dice el señor Consejero: no, también ha pedido que se estudie la posibilidad de que pasen autobuses, pero lo dice con base en lo que se establece en la orden foral por la cual se resuelven las alegaciones. Pero claro, señor Consejero, la orden foral no transcribe literalmente todas y cada una de las alegaciones, las resume. Y cuando la orden foral resume diciendo: "Y demanda que se estudie la posibilidad del paso de autobuses", está resumiendo ni más ni menos este párrafo. Seguramente, el paso de vehículos mayores puede ser más problemático –aunque sería interesante el transporte de viajeros– por la altura que necesitaría el paso y la proximidad del río. No obstante, en un estudio detallado se puede salir de dudas. Eso, resumido, es otra cosa. Pero el Ayuntamiento de Ziordia, insisto, y además me baso en lo mismo que ha dicho usted, nunca ha hablado de medidas; es más, nunca ha exigido ni siquiera pedido que pudieran pasar autobuses; ha dicho que se estudie, porque ya ven que es problemático, y lo dicen ellos.

Claro que la cota es dificultosa por la posibilidad del desbordamiento del río, pero eso ya lo dicen ellos. Pero es que en Arruazu, y en un paso inferior en la misma autovía, también está la cota más baja que el río y les han tenido que instalar una bomba para que vaya desalojando el agua cuando se inunde, y va a tener que estar actuando cada dos por tres. Y eso, sin embargo, no fue obstáculo para que se hiciera el proyecto ni tampoco se han pedido responsabilidades a los técnicos. Por cierto, en otra autovía más problemática ocurrió que se desbordó por dos veces consecutivas en dos años consecutivos el río –creo que es el Larráun, a la altura de Latasa–, se vino abajo toda la obra de la autovía y se volvió a rehacer por dos veces. Y nadie ha pedido responsabilidades a nadie ni nadie se ha rasgado las vestiduras para decir: nos ha costado no sé cuántos miles de millones más; nadie lo ha dicho, y fue el mismo río. Quiero decir con esto que con una obra que va a costar infinitamente menos que esas reparaciones se podía dar una solución, por ejemplo, elevando la propia autovía,

*con lo cual se podía dar un paso, un hueco más alto y superar así la cota del río. Digo que se podía, las cuestiones son para estudiarlas; si se puede hacer un informe así, se puede hacer mucho más y de hecho se ha hecho mucho más.*

*Me pone como ejemplo la anchura de Olague. Estoy totalmente de acuerdo. Es que no tiene que existir ese paso de botella. Pero no me diga que porque existe ése, puede existir otro, y cuatrocientos más. Es que eso es lo que no queremos. Y como existe el paso a nivel con la vía en Berriozar, pues no hacemos pasos elevados sobre la vía. Lo que hay que hacer es elevar el paso de Berriozar. O sea, no me ponga comparaciones yendo al mínimo, no, vamos a aspirar a lo más, porque creo que el Gobierno de Navarra aspirará a la mayor satisfacción de las necesidades de la población.*

*Y vuelvo a insistir otra vez, y por cuarta en esta ocasión, y coincido nuevamente con el CDN, con su representante, en lo de la información al ayuntamiento. Ah, ¿que no se le ha solicitado desde el Parlamento? Bien, pero es usted el Consejero del Gobierno de Navarra, tiene usted un problema en una infraestructura muy importante, tiene un problema muy importante con una localidad que casi como una piña ha respondido, y usted debía haber solucionado antes ese problema. Porque, de otra manera, ¿a qué nos conduce? A lo que yo decía antes: a que ya no sea el Gobierno de Navarra el que se enfrenta al pueblo y al Ayuntamiento de Ziordia, sino que sea el Parlamento de Navarra. ¿Va a hacer usted, como han hecho otros Consejeros de su Gabinete con los trabajadores de la Volkswagen: ojo, no protestéis porque vais a estropear el puesto de trabajo, o vais a poner en peligro a otros diez mil trabajadores? ¿Va a hacer eso usted con la población de Ziordia: no protestéis, porque es el pueblo de Navarra, por medio de su Parlamento, el que os ha dicho que ésta o ninguna solución?*

*Por cierto, que escrito está, perdón, no está escrito, pero ha habido conversaciones en las que más o menos se le ha venido a decir al pueblo de Ziordia: os arreglamos la carretera de la tejería de Ziordia a Olazti, siempre y cuando no haya mucha bronca ni mucha problemática con la solución final que se adopte con el paso inferior. Dice usted que no, pues si estuviera aquí el alcalde de Ziordia diría exactamente lo contrario, porque a mí me lo dijo ayer mismo.*

*No se ha consultado con el ayuntamiento y, por lo tanto, Parlamentarias y Parlamentarios que están presentes, aceptar no sé qué resolución, porque usted ha hablado de una resolución, pero yo aquí no veo que se vaya a adoptar ninguna resolución, no hay ningún texto escrito por el que se adopte, puede ser una duda sin más mía, quizás por la inexperiencia de llevar tan poco tiempo, pero no*

*he visto ningún texto por el que el Gobierno de Navarra o el departamento o el Consejero pida que se acepte tal o se adopte tal resolución, pero más aconsejable, más prudente, más honrado y honesto con toda una población, con toda una entidad local de Navarra sería dejar la cosa en suspenso hasta que conociéramos todas y todos cuál es el posicionamiento final del Ayuntamiento de Ziordia sobre este informe.*

*Yo quiero recalcar que este ayuntamiento nunca ha puesto el listón demasiado alto en sus pretensiones; han pedido lo que creen que es mínimamente exigible. Ni siquiera pedían que se asfaltara la carretera de la tejería; querían acondicionarla, pero no pedían que se llegara a tanto como se les ha propuesto, no con semejante acondicionamiento. Pedían mucho menos, es decir, nunca han puesto el listón excesivamente alto. Piden una cosa muy clara: seiscientos metros de recorrido hasta los pastos y hasta el polígono industrial, y eso se hace por medio de un paso inferior, que era su paso natural, lo era hasta hace bien poco. Quizás haya aquí alguien que fuera Parlamentario entonces y lo pueda recordar. Y lo piden con tres condiciones: paso de peatones, paso de ganado y paso de vehículos ligeros. Eso, dimensionado al mínimo, pero racionalmente, según las obras que viene haciendo actualmente el Gobierno de Navarra, nos lleva a seis metros. Ellos no lo piden; piden lo que piden, y eso se dimensionará. Yo no voy a discutir si porque sea más ancho tenga que ser más largo; se dice aquí. Yo no lo entiendo, pero tampoco soy ingeniero ni técnico ni entiendo de esas cosas, así que no voy a discutirlo. Pero sería un aspecto a estudiar también.*

*Yo quiero poner en la mesa que soluciones infinitamente más difíciles se han buscado y se han hecho, y aquí parece que todo es imposible de realizar. Yo pediría que, si el departamento, que es una cosa que no me ha quedado clara, señora Presidenta, si el señor Consejero está pidiendo una resolución para que esto se lleve adelante, que es lo que me ha parecido entender, pero tampoco estoy seguro, si es así, no se adopte, y si es de otra forma, lo que se adopte, en todo caso, o se le transmita al señor Consejero sea la prudencia de contrastar primero su departamento y también los demás, la propia Comisión, con el Ayuntamiento de Ziordia, contrastar estas soluciones hasta llegar a un acuerdo que sea factible y viable para las dos partes, pero dejando de lado factores tan al fin sangrantes, como puede ser el punto de vista económico del aspecto. Gracias.*

*SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Romeo. Señor Consejero, ¿desea intervenir?*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. El señor Romeo hablaba de reponer las conexiones, pero lo que se dice en el informe es que, a lo largo de la obra de la Barranca, lo que se ha hecho ha sido reponer las conexiones existentes en el momento en que se iba a producir el desdoblamiento de la obra. Y son en total 34, de las cuales hay 14 enlaces completos y 20 pasos simples. Eso es lo que se dice. Que esto desapareció hace dieciséis años y no ciento sesenta años, bien, es un paso que se iba a reponer; no sólo eso, sino además, como se dice en el informe y lo he dicho en mi primera intervención y creo que lo he repetido en las siguientes, lo que se está haciendo es mejorar sustancialmente en relación con la situación que había.*

*Dice que el Ayuntamiento de Ziordia, a pesar de lo que el alcalde en una intervención radiofónica pudo decir, aunque, claro, eso no vale, porque el ayuntamiento también se manifiesta de una determinada manera, nunca han hablado de dimensiones. Pues mire, señor Romeo, primero le he dicho lo que dijo el señor alcalde el día 12 de agosto, y después, yo tengo aquí un documento interno del departamento, en el cual aparecen las relaciones con el Ayuntamiento de Ziordia, la cronología. Esto empieza el 24 de agosto de 1995, con una orden foral de aprobación técnica. Nos vamos al 21 de agosto de 1997, le leo: "En una reunión mantenida en la Dirección General de Obras Públicas -y aquí está el Director General- entre el Director General y el alcalde y dos concejales, vuelven a sugerir que no están conformes, pero que lo consultarán al pueblo, ya que quieren un paso de 3'50 de ancho en lugar de tres metros". Así lo confirma el jefe de obra ese mismo día.*

*Después, me parece que usted ha dicho también que en ningún momento han hablado de que el paso tenía que ser de seis metros. Pues mire, el día 27 de agosto, aquí hay un documento, un fax del Ayuntamiento de Ziordia, en el cual dicen lo siguiente: "El paso inferior que se va a construir debe garantizar la relación territorial entre el pueblo y su principal área económica al sur, polígono industrial y pastos, con la suficiente fluidez y dignidad, por lo que el paso inferior debe tener como mínimo una anchura de seis metros". O sea, eso que dice usted de que nunca habían hablado, está puesto por escrito en documento del propio ayuntamiento.*

*En cuanto al tema de la cota, oiga, yo he leído lo que dice el técnico. Y, antes, me parece que era el portavoz de Unión del Pueblo Navarro el que decía que en esta Comisión se está haciendo demasiado intrusismo en el tema de las obras públicas, porque aquí entendemos de todo, hoy son pasos*

*inferiores, ayer fueron orejas y mañana pueden ser lo que quieran. Bueno, pues, como ya le he dicho antes que yo no soy ingeniero de caminos ni pretendo pasar por tener esa titulación, me atengo a lo que dicen los técnicos del departamento, a lo que dicen el técnico externo y a lo que dice también esa foto que le he enseñado y a lo que he leído después, que es que el pueblo se inunda.*

*Dice que iba a coincidir con el CDN, muchas coincidencias tienen últimamente. Dice que ahora lo que se hace es descargar la decisión en el Parlamento. Mire, señor Romeo, como usted lleva pocos meses, no lo sabe. Yo no he traído este asunto al Parlamento. Este asunto vino al Parlamento mediante un escrito que presentó el portavoz del CDN, me parece que fue allá por el 13 de junio, y tuvimos la comparecencia el 27 de junio. O sea, que ha venido aquí y, como decía el otro día en relación con el tema de la oreja de Tafalla, éstos son temas en los cuales hay que buscar soluciones técnicas y no hay que traerlos a una Comisión del Parlamento. Pero yo no lo he traído. Lo ha traído por dos veces otro grupo político, y además ha habido una enmienda, una moción, una resolución de este Parlamento que fue aprobada en Pleno, y lo que tenía que hacer era cumplir con ella.*

*Después dice que no sabe la resolución que se va a adoptar. Bueno, pues yo creo que lo he dicho claro. Salvo que sus señorías adopten otra resolución, me propongo transmitir de inmediato las instrucciones por las que se inicien todos los trámites administrativos y técnicos necesarios para construir un paso inferior peatonal y ganadero de cuatro metros de ancho, entre el apeadero de Ziordia y la vía de servicio. Y, por supuesto, con la anchura con que dice el técnico, con la que decía -tengo la grabación, aunque puede que no valga, pero la grabación está ahí- el señor alcalde, don José Miguel Casas, de dos y medio de altura y luego con una longitud que es la que tiene la distancia que separa el apeadero de la vía de servicio, que son 45 metros. Eso es lo que he dicho.*

*Dice que no han puesto el listón muy alto en el Ayuntamiento de Ziordia. Bueno, pues mire, yo lo que le diría es que el Ayuntamiento de Ziordia lo que ha ido haciendo ha sido como en los saltos de altura, ir subiendo el listón a medida que la altura que ponían se podía saltar. Eso es lo que han hecho, no otra cosa. Y me remito a esta cronología que tengo aquí, que es un documento interno del departamento. Y me baso en esta cronología y en la experiencia que tengo, la que tiene el Director General y la que tienen los técnicos del departamento, para hacer esa afirmación.*

*Conforme veían que podían alcanzar esa altura, la ponían mayor. El día 12 de agosto les dicen que les van a hacer un paso de tres por dos y medio, pues, no, tienen que seguir adelante, hay que seguir*



*cortando, como habían estado antes cortando la circulación. Ahora, vamos a ponerlo en seis metros. Porque, como le digo, el 12 de agosto es cuando el Director General de Obras Públicas le confirma al alcalde de Ziordia por teléfono lo ya dicho el 13 de junio, es decir, dos meses antes: que se construirá un paso inferior peatonal y ganadero de tres metros de ancho por dos y medio de alto y se adecuará en su día el camino entre Ziordia y Olazagutía. El alcalde dice al Director General de Obras Públicas que, siendo así, él está conforme y que retirará de inmediato la cadena, cosa que efectivamente hace. La cadena, o sea, el día 12 de agosto teníamos cadena, no era corte sino que era cadena.*

*El 21 de agosto, en una reunión mantenida en la Dirección General de Obras Públicas con el alcalde y dos concejales vuelven a sugerir que no están conformes, pero que lo consultarán al pueblo, ya que quieren un paso de tres y medio de ancho en lugar de tres metros. Así lo confirma al jefe de obras ese mismo día. Y luego ya el fax, que está aquí. En este fax lo que dice es: como mínimo –ya no son ni tres ni tres y medio– seis metros. Por eso, en la intervención que tuve yo en el Parlamento el 13 de noviembre, contestándole al portavoz del CDN, que es el que presentó la moción, le decía: oiga, si para mí lo más cómodo, fácil y seguro sería hacerlo de las dimensiones que quieran en el momento que se vaya a hacer, porque ahora son de seis metros, pero claro, hemos pasado de tres metros en el mes de agosto a seis metros en el mes de noviembre. Y ¿quién nos dice si cuando se tenía que haber hecho esto, que no sé en qué mes se habría empezado, a lo mejor ya era de doce metros? Si la cosa ha sido ir subiendo el listón, subir el listón, tener el motivo de enfrentamiento, nada más, nada más ni nada menos.*

*Entonces, en resumen, el informe está aquí, es un informe externo al departamento, y creo que es un informe imparcial. Es de un señor al cual yo no tengo el gusto de conocer que se llama José Javier Muruzábal Irigoyen, que tiene apellidos navarros, que vive en Madrid, que ha recabado la información de los técnicos del departamento y ha hablado con los técnicos, con el alcalde y los concejales para recabar toda la información que necesitaba acerca de los datos de la población de la Barranca.*

*Esos datos yo no se los he dado, él los ha conseguido. Y él, cumpliendo lo que el Parlamento ordenó a este Consejero, hace una propuesta, que es que el paso sea peatonal y ganadero, es decir, no para vehículos ligeros, y que ese paso sea de una anchura máxima de cuatro metros, una altura de dos y medio y una longitud de cuarenta y cinco metros. Y sobre eso, salvo que este Parlamento adopte una resolución, este Consejero dará las instrucciones para que se haga. Nada más. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Antes de continuar con la segunda parte de este punto del orden del día, por si quedara alguna duda, esta Presidencia entiende que el Reglamento de la Cámara recoge perfectamente cuáles son las competencias de esta Comisión en función del orden del día que se contemple. Hoy, desde luego, no tratamos ninguna moción ni ninguna propuesta de resolución, es decir, el segundo punto del orden del día es una comparecencia y, además, a instancia propia del señor Consejero para informar sobre dos temas distintos, y lo hemos dividido en dos partes. Por lo tanto, a partir de este momento, y una vez que los distintos grupos políticos han planteado sus opiniones políticas ante un documento técnico, el señor Consejero sabrá qué competencias tiene, porque aquí no se ha votado ninguna propuesta de resolución ya que efectivamente no venía en el orden del día para que así se manifestara.*

*Antes de pasar a debatir la segunda parte del segundo punto del orden del día, vamos a hacer un receso de cinco minutos. Gracias.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 19 HORAS Y 11 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 19 HORAS Y 17 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Señorías, se reanuda la sesión. Continuamos con la segunda parte del segundo punto, que es la comparecencia, también a iniciativa propia del señor Consejero, para informar sobre el protocolo que hace unas semanas firmó el Gobierno de Navarra con el Ministerio de Fomento para realizar un estudio sobre el eje viario Pamplona-Jaca-Huesca. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. Tal y como ha indicado usted, comparezco a petición propia ante sus señorías para informarles sobre el protocolo de colaboración establecido con el Ministerio de Fomento para desarrollar el estudio previo de la nueva conexión viaria entre Pamplona, Jaca y Huesca, que fue firmado el pasado día 10 de marzo de 1998 en Madrid entre este Consejero que les habla y el Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes del citado Ministerio de Fomento, don Joaquín Abril Martorell. Se les ha entregado una copia del mismo para que sus señorías tengan una mayor información en esta comparecencia, así como para que puedan apreciar su contenido y alcance.*

*Como todos ustedes saben, desde hace años existe una gran demanda social para impulsar y,*

por tanto, mejorar notablemente la comunicación por carretera entre Pamplona, Jaca, Huesca y Lérida. Esta viva demanda social se tradujo, entre otras iniciativas, en la constitución de una comisión de alcaldes de las principales ciudades presentes en dicho itinerario, entre las que figuraban Pamplona, Jaca, Sabiñánigo, Huesca y Lleida, junto con las de Barbastro, Binéfar, Montblanc, Monzón, Tarragona y Valls.

Una de las reuniones de dicha comisión de alcaldes tuvo lugar en Pamplona el día 11 de junio de 1996, a la que asistieron también representantes de organizaciones empresariales de Navarra, de Aragón, de Cataluña, del País Vasco, así como de la Federación Navarra de Municipios y Concejos.

Con base en todos estos antecedentes y sobre todo con el convencimiento de que esta vía de comunicación tiene un claro componente estratégico para Navarra y que es uno de los ejes que la vertebran, este Departamento de Obras Públicas asumió, desde los primeros días de actividad de este nuevo equipo, el objetivo de avanzar eficazmente en los trabajos a desarrollar. Este asunto lo planteé expresamente en la reunión que mantuve en Madrid con el Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento el día 12 de marzo de 1997. Y, como consecuencia de lo tratado en dicha reunión, la Dirección General de Carreteras nos remitió de inmediato la orden por la que se iniciaban los trabajos.

Dado que la planificación de la nueva vía de comunicación entre Pamplona, Jaca y Huesca afectaba en parte al territorio de Navarra, se acordó llevar adelante los trabajos precisos para coordinar las actuaciones entre las Administraciones implicadas. Para ello se mantuvo una primera reunión, que se celebró en la Diputación General de Aragón, en Zaragoza, el día 15 de mayo de 1997, a la que asistieron el Director General de Carreteras y Transportes de la Diputación General de Aragón, el Director General de Obras Públicas del Gobierno de Navarra y el jefe de la Demarcación de Carreteras del Ministerio de Fomento en Aragón.

El objetivo de esta primera toma de contacto era promover un documento conjunto entre el Gobierno de Navarra, la Diputación General de Aragón y el Ministerio de Fomento que fuera cofinanciado e impulsado por las tres Administraciones.

En el largo proceso negociador que se ha llevado a cabo desde mayo de 1997 hasta la fecha de la firma, es decir, hasta marzo del 98, se han producido algunos cambios. Así, el Ministerio de Fomento acordó que la toma de decisiones de este asunto no correspondía a la demarcación de carreteras de Aragón, sino que tenía que ser adoptada por la propia Dirección General de Carreteras, es decir, por Madrid. Por otro lado, el Ministerio de Fomen-

to consideró que, como él es el que tiene la competencia exclusiva sobre la carretera que discurre por la Comunidad Autónoma de Aragón, debía ser este Ministerio el único que figurase en el protocolo, o sea, que el protocolo tenía que ser firmado, como así se hizo, por Navarra y por el Ministerio de Fomento, y no por Aragón.

Por esta razón, la relación formal entre organismos se ha limitado al citado ministerio y al Gobierno de Navarra, que son las Administraciones competentes en materia de carreteras de interés nacional en Aragón y en Navarra, respectivamente.

No obstante, tengo que decirles que, cuando menos por parte del Gobierno de Navarra, y no me cabe ninguna duda de que también va a ser por parte del Ministerio de Fomento, mantendremos una estrecha relación con la Diputación General de Aragón en el desarrollo del citado estudio.

La fórmula acordada para la realización de este primer estudio previo ha sido mediante un protocolo por el cual el Ministerio de Fomento, como órgano competente en la planificación general de la red de carreteras a nivel nacional, asume el encargo y financiación íntegra del estudio, reconociendo a Navarra su competencia en materia de carreteras dentro de su territorio. Con base en ello, de inmediato se va a constituir una comisión técnica de dirección y seguimiento del estudio que estará integrada por dos representantes del Ministerio de Fomento y otros dos representantes del Gobierno de Navarra.

En mi opinión, y estoy seguro de que será también la que compartan sus señorías, con estas actuaciones se ha dado un paso decisivo para empezar a hacer cosas en ese eje viario.

El estudio previo, que, como saben, es básico para el inicio de actuaciones efectivas en este tipo de infraestructuras, será el que defina el trazado de esta vía de comunicación entre Pamplona, Jaca y Huesca, y también definirá las posibles características de esta vía, que puede ir desde una carretera convencional hasta una posible autovía. Debo resaltar que, a instancia de la Diputación General de Aragón, se van a estudiar dos posibles corredores: el primero de ellos es el de Pamplona-Jaca-Huesca por Sabiñánigo, es decir, pasando por el puerto de Monrepós, recorriendo las actuales carreteras nacionales N-240 y N-330; y el segundo corresponde al trayecto Pamplona-Ayerbe-Huesca, es decir, por el embalse de la Peña y por los Mallos de Riglos, en cuyo caso, el Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Navarra incluye, como relación inexcusable, una vía de conexión desde Puente la Reina de Huesca hasta Jaca. En este caso, el recorrido sigue la N-240 y la carretera autonómica A-132.

*A nadie de los presentes se nos escapa que el eje Pamplona-Jaca-Huesca-Mediterráneo servirá para conectar el norte de la península con el Mediterráneo, y debe constituirse en una vía de comunicación estratégica por diferentes razones, unas de índole regional y otras de índole nacional.*

*Como saben sus señorías, en este eje confluye una serie de características muy peculiares, pero en cualquier caso de alto interés. Para una mejor interpretación de mis palabras, y aunque sé que todos ustedes son plenamente conocedores de esta red de comunicación, se les ha facilitado un mapa del cuadrante nororiental de la península donde se refleja toda la red viaria.*

*En un enfoque local, hay que señalar que este eje registra una intensidad media diaria de 7.600 vehículos al día en el punto de Zulueta, en el valle de Elorz, y de 5.600 vehículos al día en la Venta de Judas, y, debido a su marcada incidencia turística tanto en invierno como en verano, durante los fines de semana se registran unos altísimos grados de reducción de su nivel de servicio, ya que el tráfico duplica las cifras anteriores, de forma que en algunos casos se producen retenciones de más de 45 kilómetros en dirección a Pamplona que muchos de ustedes habrán sufrido en algunas ocasiones. Son muchos miles de ciudadanos navarros y de otras comunidades vecinas, como pueden ser de Euskadi o de La Rioja, los que sufren estas disfunciones que afectan básicamente a nuestro territorio navarro.*

*Por otro lado, en el plano regional, no cabe duda de que a Navarra le interesa de forma preeminente una notable mejora de esta vía de conexión en la zona aragonesa, ya que ello facilitará la conexión con el valle del Roncal y servirá para acercar ese valle a Pamplona.*

*Además, en el plano nacional, el eje País Vasco-Pamplona-Jaca-Huesca-Lleida-Mediterráneo es un corredor alternativo al del valle del Ebro que permitiría una conexión directa de Pamplona con la zona mediterránea con una menor distancia que la que se tiene que recorrer actualmente por la parte sur, y serviría también para descongestionar otras vías de comunicación por esa zona. Además, como vía turística de primera magnitud, permitirá el reparto de flujos de tráfico hacia todos los ejes transversales del Pirineo tanto navarro como aragonés y dará continuidad al eje vertebrador subpirinéico que conecta con las carreteras que en sentido este-oeste canalizan el tráfico a lo largo del subpirineo navarro-aragonés y catalán.*

*Por todo ello, este eje debe tener unas condiciones de máxima capacidad y de transitabilidad. Qué duda cabe que la situación de la carretera en Navarra, entre Pamplona y Yesa, es notablemente mejor, como lo han podido comprobar todos ustedes, que la carretera que compete al Ministerio de*

*Fomento, la que va desde que se sale de la muga de Navarra hasta Jaca. Por eso considero doblemente interesante que se haya podido impulsar por parte de Navarra el primer documento oficial que mueva al Ministerio de Fomento a iniciar los trabajos previos para la actuación en este eje, en el cual no se han realizado obras importantes desde los años 50; yo creo que, desde que se inauguró la presa de Yesa y tuvieron que modificar el trazado de esta carretera, no se ha hecho más que algún pequeño parcheo.*

*Tal y como ya expuse en su día y así informé al ministerio, este estudio previo no compromete las iniciativas que el Gobierno de Navarra ya ha puesto en marcha para actuar en este eje en los próximos años, y que están recogidas en el Plan Director de Carreteras de Navarra, que fue aprobado por esta Comisión el pasado 2 de diciembre, en especial la actuación del desdoblamiento y transformación en autovía entre Pamplona y Monreal, en concreto desde Noáin hasta Monreal, las circunvalaciones de Monreal y de Idocin, así como la variante de Liédena, que son actuaciones que están contempladas para el segundo cuatrienio en el Plan Director de Carreteras. No obstante, este estudio previo nos permitirá fijar las características definitivas del trazado, así como las condiciones técnicas de la vía con una visión de conjunto y de futuro.*

*Esta ha sido, señorías, la tarea que hasta el momento hemos realizado. Como decía el editorial del Heraldo de Aragón del pasado día 11 de marzo, que leo textualmente: "Ha tenido que ser finalmente el Gobierno de Navarra el que ha asumido el liderazgo de la ejecución de la anhelada autovía Pamplona-Huesca-Lérida, tal como demuestra el hecho de que el máximo responsable de comunicaciones de la vecina comunidad firmara ayer un acuerdo con el Ministerio de Fomento para tal fin. ¿Por qué Navarra lidera un proyecto surgido en el Alto Aragón?, ¿acaso no hay en esta provincia políticos de suficiente entidad que se han dejado arrebatar una reivindicación tan trascendental?" Eso es lo que decía el periódico aragonés hace unas pocas semanas.*

*Nuestro trabajo a partir de ahora va a ser impulsar al Ministerio de Fomento para que agilice los plazos de contratación y desarrollo del estudio. En ello estamos y estaremos. Por mi parte, no tengo nada más que añadir. Muchas gracias, señora Presidenta.*

*SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. Si sus señorías consideran que necesitan tiempo para preparar sus preguntas.... De acuerdo. ¿Grupos parlamentarios que quieran intervenir? Señor García Adanero, tiene la palabra.*

SR. GARCIA ADANERO: *Gracias, señora Presidenta. Voy a intervenir muy brevemente para decir que nuestro grupo considera que esta actuación del Gobierno viene a desarrollar el Plan Director aprobado por este Parlamento. Nos congratula que el desarrollo de ese Plan Director aprobado por este Parlamento se esté llevando a cabo con la máxima eficacia, como no podíamos esperar menos, y en ese sentido entendemos este protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Navarra. Esperemos que este primer paso venga seguido de los consiguientes en el tiempo y plazos que se determinaban en el Plan de Carreteras y que veamos esa realidad lo antes posible. Muchas gracias, señora Presidenta.*

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

SR. PLATERO ALDA: *Muchas gracias, señora Presidenta. Efectivamente, en el Plan Director de Carreteras aprobamos un capítulo sobre el plan estratégico a nivel nacional e internacional en el que se incluía el inicio del estudio de la carretera subpirenaica, que enlazaba Pamplona con Lleida y en el futuro con Barcelona. Incluíamos también la autopista hacia Francia, Medinaceli-Tudela-Pamplona, el eje de la Nacional III, porque cubríamos prácticamente y creábamos ya a nivel de infraestructuras todo lo necesario para la relación de Navarra a nivel nacional e internacional y para convertirla, efectivamente, en una región europea. Creo que la firma del protocolo confirma la petición del Parlamento, que aprobó el Plan Director de Carreteras, de que se iniciaran las gestiones para comenzar este plan estratégico de carreteras y, por lo tanto, le damos la bienvenida y deseamos que se hagan todas las gestiones necesarias para desarrollar este plan estratégico tan importante para Navarra. Muchas gracias.*

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

SR. BASTERRA LAYANA: *Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Consejero, nos vemos satisfechos de que traiga este protocolo ya firmado, pero lo que pasa es que, mirando un poco el mapa que nos ha traído, me parece que no es ni mucho menos por donde va a discurrir, porque aquí parece ser que no está contemplada ni la variante de Liédena ni el recrecimiento de Yesa, ya que, si se recrece Yesa, la carretera tendrá que ir por otro lugar distinto al que discurre hoy.*

*Yo lo único que le quería preguntar es si ustedes se han marcado plazos, porque en el Plan Director de Carreteras la actuación en esta vía entre Pam-*

*plona y Jaca, el tramo Noáin-cruce de Urroz, no empieza a desarrollarse hasta el 2002, y el otro tema, en donde podría ser afectada ésa, tampoco empieza hasta el 2002. Entonces, yo lo que digo es si en ese protocolo se contempla o si se ha hablado por ambas partes del recrecimiento de Yesa, porque lo que sí le quiero decir, señor Consejero, es que tenga mucho cuidado, porque antes los aragoneses precisamente no estaban por esa labor ni mucho menos, todo lo contrario. Yo he tenido reuniones en Zaragoza y lo que querían los aragoneses era hacer, en vez del recrecimiento de Yesa, una presa anterior a Yesa, y por eso, como va a costar muchos millones y saben que parte de esos millones les van a costar también a ellos, habrá que tener mucho cuidado y mucho tacto para ver si asumen todo eso.*

*Como dentro de ese protocolo no se marcan los plazos, yo le pediría que me dijera si tienen o han hablado de plazos o van a esperar a cuando empiecen las obras por parte de Navarra, que ellos también las pueden estar realizando por parte de Aragón, y después juntarse ya dentro de esas perspectivas que han marcado de carretera en lo que le compete a cada comunidad, afectando en lo económico a cada uno.*

*Pero yo lo único que le digo es que tenga muy en cuenta el tema del recrecimiento de Yesa con los aragoneses, porque este tema no es algo de hoy sino que este tema llueve desde hace muchos años, y a ver si son capaces ya de asumir que les va a costar bastante más dinero a ellos también, porque, al recrecer Yesa, la carretera va a costar mucho más que lo que está actualmente. Nada más.*

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Sí. Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, el plano que se les ha dado creo que es un plano escala 1/1.000.000 y, como he dicho, era del cuadrante nororiental de la península. Entonces, aquí no están contempladas ni las variantes ni los desdoblamientos; es para que se vea la zona geográfica que comprende. Y lo que se pretende con este estudio es conectar el norte de la península con el Mediterráneo, es decir, vertebrar las conexiones que en estos momentos ya existen por la autovía que ya tenemos desde San Sebastián y que pronto vamos a tener desde Vitoria a Pamplona. Entonces, se trata de seguir por este eje y, de esta forma, poder vertebrar la conexión del País Vasco con Navarra, Aragón, Lérida y llegar hasta el Mediterráneo. Este es un corredor que ustedes saben, y no se lo tengo que descubrir, que tiene un gran valor estratégico desde muchos puntos de vista, desde el punto de vista económico, de orde-*

nación del territorio y turístico, y, como ya les he dicho, entre otras cosas sirve para acercar, aunque sólo sea eso, el valle del Roncal a Pamplona.

Lo que hemos firmado se ha firmado entre dos partes, como le he indicado, Ministerio de Fomento y Gobierno de Navarra. Ha sido el propio ministerio el que ha dicho que la Diputación General de Aragón, que estuvo en esa primera reunión del mes de mayo del año pasado, no tenía competencias en esta materia. Por lo tanto, es el Ministerio de Fomento el que tendrá que ejecutar la obra en el tramo que no es de Navarra. Aragón no tiene que poner ningún dinero.

Ahora, lo único que hemos hecho es lo que en el protocolo se dice claramente, pues es un protocolo de colaboración entre el Ministerio y el Gobierno para la realización del estudio previo, estudio comparativo de corredores al norte del valle del Ebro, entre la N-330 y la N-121. Es decir, lo que se va a hacer en primer lugar es comparar los diferentes corredores y analizar el trazado, que, como ya les he dicho, puede ir desde una carretera convencional a una autovía. Este convenio que hemos firmado no es para construir la autovía de Jaca como algunos han dicho, no; es para empezar a estudiar ese eje, un eje en el que, como también les he indicado en mi primera intervención, se nota cuando se entra en Navarra o, a la inversa, cuando se sale, por la gran diferencia que existe entre la carretera en la zona de Aragón con la de Navarra, porque aquí se han hecho actuaciones en los últimos años y están previstas realizar otras.

Es la primera vez que el Ministerio de Fomento se compromete a realizar ese estudio. Es decir, se analizarán los trazados, se fijarán las características que tiene que tener esa vía y también se van a definir las características geométricas.

Lo que le tengo que decir es que en este estudio se va a tener en cuenta el posible recrecimiento de la presa de Yesa. Y, bueno, como ya les he dicho, es un estudio que encarga el ministerio, que va a financiar el ministerio y en el cual nosotros lo que vamos a hacer es colaborar.

Yo, al día siguiente de la firma de este protocolo, envié cartas a los alcaldes de las capitales de provincia que se ven afectadas, es decir, al de Pamplona, al de Huesca y al de Lérida. He tenido contestación de dos de ellos, del de Huesca y del de Lérida. El de Huesca me dice: "Te agradezco mucho tu carta comunicándome el protocolo que habéis firmado junto con el Ministerio de Fomento, ya que, como podrás imaginar, éste es un tema en el que, como alcalde de Huesca, estoy realmente muy interesado. Esta semana voy a intentar hablar con el Secretario de Estado con el objeto de apoyar el protocolo que me adjuntas a tu escrito". El alcalde de Lérida, don Antoni Siurana Zaragoza,

dice: "Te agradezco muy sinceramente el interés y las gestiones técnicas y políticas de tu Consejería y del Gobierno de Navarra en mejorar las comunicaciones entre el País Vasco, Navarra, norte de Aragón y Lleida. En efecto, la construcción de un eje de gran capacidad entre estos territorios facilitará una mayor vertebración de los mismos y el aumento de las relaciones de todo tipo entre nuestras respectivas ciudades". O sea que, como ven, es algo que algunos alcaldes están muy interesados en impulsar.

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

SR. ROMEO LIZARRAGA: Gracias, Presidenta. En primer lugar, quiero decir que nosotros estamos encantados de que se hagan convenios y estudios previos. No vamos a oponernos a que se estudien posibilidades, pero un protocolo de estas características, que más bien es una fórmula jurídica cercana si no es, aunque se cambie de nombre, lo mismo que un convenio o un acuerdo, como veíamos la otra vez, ¿no necesita de la autorización del Parlamento para ser firmado? Ahí queda la duda y ya lo veremos, porque el segundo pero viene a continuación. Igual que en el punto anterior, señor Consejero, si esto nos lo hubiera mandado unos días antes podríamos haber estudiado el tema y sacarle un poco puntilla. Como no ha habido tiempo, vamos a dejar ahí los dos interrogantes, si está legalmente bien firmado, en cuanto a las competencias, sin previa autorización como podría ser el caso –insisto en la duda– y segundo, que siempre estamos hablando de cortesía parlamentaria, deferencia parlamentaria, y estas cosas, y mucho más a gusto habríamos trabajado si lo hubiéramos tenido antes para verlo con más detenimiento y poder sacarle, como digo, puntilla, que no es necesariamente ni criticar ni entorpecer, porque imagino yo que, cuando el Consejero trae un documento de estos al Parlamento, lo que espera, por supuesto aparte del apoyo, es un consenso y un agrado entre todos los grupos, precisamente en aras de esa aprobación, pero buscar el acuerdo y el consenso supone una previa información con la suficiente antelación para que pueda ser estudiado con detenimiento. Siento no haberlo tenido, siento no haberle podido sacar esas puntillas que a mí, por lo menos, me gusta sacar, porque esas aportaciones suelen venir bien. Me imagino que el Consejero no va a decir automáticamente que no o automáticamente o que sí, porque vengan de tal o cual mesa o de tal o cual silla; me imagino que se estudiarán y se verán. Y a mí me gusta aportar, porque, aunque, como él, tampoco somos ingenieros, ni técnicos ni nada, andamos por las carreteras, conocemos los recorridos, vemos las deficiencias, y, aunque sea al mismo nivel de conocimiento de los temas que cualquier ciuda-

dano o ciudadana navarra, porque tampoco tenemos mucho más nivel en algunos casos, pues vemos las cosas y, ya que tenemos la oportunidad, podemos proponer mejoras, porque creo que todos venimos aquí a intentar mejorar las cuestiones.

Como la cosa va adelante, habrá tiempo de poder incidir un poco más en los tejemanajes, entiéndase en el buen sentido de la palabra, de lo que vaya a traer todo esto y habrá tiempo para debatirlo y discutirlo con más calma y detenimiento. Nada más y la próxima vez, señor Consejero, yo le pediría más antelación, porque así podemos echarle un vistazo un poco más detenidamente. Gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Muchas gracias, señora Presidenta. Ya comprendo que aquí, aunque hubiésemos venido diciendo que el Ministerio de Fomento se comprometía a ejecutar la obra con cargo a sus presupuestos de todo el tramo navarro, se tenían que sacar peros, porque nunca se puede decir sí.

Como un día decía un Parlamentario a un alcalde de un municipio de Navarra sobre una solución que se le daba y que era muy buena: “eso no lo digas nunca, no lo digas nunca”. Efectivamente, hay que poner peros.

Yo lo que le digo es que éste es un convenio como los muchos que firma el Gobierno de Navarra con los ministerios, y además, quiero que sepa el señor Romeo que, antes de firmarlo, nosotros hemos pedido el asesoramiento a los letrados del Gobierno para ver cómo se tiene que realizar, y, como no es el primer convenio que se firma, eso es una cosa muy trillada y en un momento te dicen qué es lo que tienes que hacer y qué camino y qué procedimiento hay que seguir.

Después, dice que le hubiese gustado tenerlo antes. Mire, esto viene como consecuencia de la Comisión que tuvimos esa misma semana. El día 11 se firmó, y me parece que fue el día 13, viernes, que estuvimos hablando del acuerdo transfronterizo que firmamos con el Departamento de Pirineos Atlánticos, cuando yo les dije que ayer o antes de ayer había firmado yo un convenio y que lo que iba a hacer era pedir una comparecencia en el Parlamento para informarles, para que no digan que no se les informa, para que el Parlamento no diga que no se le ha informado. Dije: voy a pedirla. Eso era un viernes, como hoy, que también es viernes, y entonces, el lunes, antes de ir a la sesión de Gobierno, a las 9 de la mañana, remití una carta a la señora Presidenta del Parlamento pidiéndole estas comparecencias.

El otro pero es que tenía que haber enviado antes el convenio. Señor Romeo, éste es un convenio que, como puede ver usted, tiene muy pocas páginas, pero no sólo eso, tiene tan pocas páginas que lo he explicado en mi intervención, otra cosa es que usted haya llegado al humo de las velas. Usted ha llegado cuando estaba acabando mi intervención. Lo siento mucho. No habrá podido estar. Yo no le reprocho nada pues su señoría es muy libre de estar en las comisiones cuando y como quiera. Pero ése es el pero que también le puedo poner yo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. Señor Basterra, ¿desea hacer uso del segundo turno?

SR. BASTERRA LAYANA: Sí. Señor Consejero, usted tiene una habilidad de cara a meterme a mí el dedo en la boca que a mí la dentadura se me va acabando, pero aún muerdo. Qué paradoja que haya mandado una carta a tres alcaldes de capitales de provincia y el único que no le ha contestado es el señor Chorraut, que, precisamente, es de mi partido. Pero da la casualidad que el señor Chorraut, haciendo las cosas bien, yo creo que no le habrá contestado absolutamente nada porque suele hacer las cosas democráticamente y tiene dos grupos que le sustentan en el Ayuntamiento de Pamplona. Entonces, es lógico que dentro de Izquierda Unida y del PSOE tomen las decisiones antes de actuar, porque yo creo que, si es una cosa que es positiva para Navarra, no se preocupe que se la contestará. Pero es que usted tiene esa habilidad de querer meterme a mí siempre el dedo en la boca, pero mire, señor Consejero, yo también muerdo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Basterra. Señor Consejero, ¿desea responder?

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Bueno, la composición del equipo de gobierno del Ayuntamiento de Pamplona es la que es, me parece muy bien. Yo lo que hice fue remitir una carta al señor Chorraut, que, por cierto, la tengo aquí, y se la remití el día 11 de marzo. Ese mismo día se las envié a otros dos alcaldes, que fueron los de Huesca y Lérida. Una carta tuvo que ir hasta una comunidad limítrofe y la otra una más allá. Y las respuestas, fíjese, una tiene fecha de 16 de marzo –o sea, que fue bastante rápida– y se recibió en el departamento el día 23, y la otra el día 20.

Pues mire, a lo mejor lo que ha querido decir con eso es que el tripartito es una fórmula mala para gobernar una ciudad, porque demuestra que tienen muy poca agilidad.

SR. BASTERRA LAYANA: Igual es el alcalde del PP y le llama por teléfono y le dice que le envíe la carta.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Perdón, el alcalde de Huesca puede ser del Partido Popular; no tengo el gusto de conocerlo, porque yo soy de Unión del Pueblo Navarro, no sé si usted lo sabe. Pero el del Ayuntamiento de Lleida es de Convergencia i Unió, o sea, que no es del Partido Popular.*

*Y ya, para terminar, señor Basterra, me va a permitir un viernes a las ocho menos diez de la noche que le diga que, si muerde, pues a lo mejor le tenemos que poner un bozal. Pero eso se lo digo en esta relación que estamos teniendo en estos momentos, nada más.*

SR. BASTERRA LAYANA: *Por muy tranquilo y con esa guasona, no le admito que diga eso, porque yo aquí, en el Parlamento, siempre me he comportado como es debido, he tenido el máximo respeto con todos y lo seguiré teniendo, por lo que no admito bromas de éstas. Nada más.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Basterra. Siendo un viernes, y además viernes de dolores, acabemos la sesión en paz. Señor Consejero, ¿desea responder?*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Si no lo admite, solamente tengo que decir que lo retiro, que lo he dicho en ese plan y porque él ha dicho que muerde. Nada más. Lo retiro.*

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

SR. ROMEO LIZARRAGA: *Rapidísimamente. No ponga, señor Consejero, ese ejemplo que ha dicho de que siempre hay que poner algún pero, y de que, si hubieran dicho que el ministerio lo iba a pagar todo, también habría habido algún pero. Hombre, igual habría habido algún perón, porque yo he dicho que no me parece mal que se hagan acuerdos, estudios previos y estas cosas, pero ya si viene usted con algo mucho más determinado, diciendo que lo vamos a hacer ya y además lo va a pagar el ministerio, entonces claro que habría tenido un pero, seguro. Pero vamos, es que ni siquiera cuando uno se pone en plan bueno, diciendo que admitimos que el estudio previo está bien diseñado y que es bueno que se haga, ni siquiera entonces le admiten la bondad. A ver si vamos empezando también a cambiar un poco esas caras. Nada más. Gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Gracias, señor Romeo. Señor Consejero, ¿desea responder? De acuerdo. Una vez agotado el orden del día de esta Comisión, no nos queda más que agradecer al señor Consejero y a los técnicos del departamento su información y presencia aquí, esta tarde, en la Cámara, y a todas sus señorías desearles que pasen un buen fin de semana. Buenas tardes. Se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 19 HORAS Y 51 MINUTOS.)

