



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura

Pamplona, 1 de octubre de 2003

NÚM. 1

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL ILMA. SRA. D^a. LAURA ALBA CUADRADO

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 1 DE OCTUBRE DE 2003

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del [Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones](#) para informar sobre las iniciativas a desarrollar en su departamento.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 33 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las iniciativas a desarrollar en su departamento.

Abre la sesión la Presidenta de la Comisión, señora Alba Cuadrado, quien cede la palabra a las representates de los grupos que han solicitado la comparecencia, señoras Figueras Castellano (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) y Acedo Suberbiola (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) (Pág. 2).

A continuación interviene el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Palacios Zuasti (Pág. 4).

Se suspende la sesión a las 18 horas y 23 minutos.

Se reanuda la sesión a las 18 horas y 33 minutos.

En el primer turno de intervenciones toman la palabra las señoras Figueras Castellano y Acedo Suberbiola, los señores Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Jiménez Hervas (G.P. Aralar) y Pérez-Nievas López de Goicoechea (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra), la señora Santesteban Guelbenzu (G.P. Eusko Alkartasuna) y el señor Etxegarai Andueza (G.P. Mixto), a quienes responde, conjuntamente, el Consejero (Pág. 20).

En el segundo turno intervienen la señora Figueras Castellano, el señor Jiménez Hervas y la señora Santesteban Guelbenzu, a quienes responde, tras cada intervención, el Consejero (Pág. 34).

Se levanta la sesión a las 20 horas y 31 minutos.

(COMIENZA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 33 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las iniciativas a desarrollar en su departamento.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenas tardes, señorías. Permítanme, en primer lugar, dar la bienvenida al Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, ilustrísimo señor don José Ignacio Palacios, y a los Directores Generales que le acompañan en esta comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, para informar sobre las iniciativas a desarrollar en su departamento, a solicitud hecha por los grupos Izquierda Unida de Navarra y Socialistas del Parlamento de Navarra. Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz de Izquierda Unida, la señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Buenas tardes. Gracias por darme la oportunidad de hablar y gracias por la asistencia del Consejero y su equipo de trabajo. El motivo por el que solicitamos su comparecencia es porque en su discurso de investidura el señor Sanz hizo una exposición de actuaciones en materia de infraestructuras que conviene, desde nuestro punto de vista, que sean explicadas con más detalle por parte del señor Consejero y, sobre todo, para que los grupos podamos estable-*

cer con el Gobierno una serie de preguntas sobre algunos de los proyectos que concretamente a mi grupo le preocupan para que puedan ser respondidas por usted.

Vistos con más o menos detalle la memoria de 2002 y el segundo plan de carreteras planteado por su departamento en años anteriores, he observado que en cuanto a infraestructuras ferroviarias el trazado de alta velocidad entre Plasencia de Jalón y Pamplona contempla la construcción de una nueva estación de ferrocarril en Pamplona y no se menciona nada de esta posibilidad de ubicación de una nueva estación en la zona de la Ribera ni incluso que plantee un nuevo trazado. Si hay algún dato aparte de lo que yo he podido recabar de la información que aparece en la memoria, desearía que me lo hiciera llegar. En este sentido, y probablemente me centraré en lo que más conozco, creemos, y lo hemos manifestado en reiteradas ocasiones, tanto a nivel local como en este caso que se me da la oportunidad en el Parlamento, que es un tren que para la Ribera no se puede perder, porque si en este momento esta obra de infraestructura no contemplase un nuevo trazado y una parada sería un desperdicio y no se puede dejar de lado.

En lo tocante a lo que son vías de gran capacidad, que denomina la memoria de 2002, también me gustaría hablar del tramo Medinaceli-Soria-Tudela. En ese sentido, quiero reiterar una crítica que, por otra parte, también ha sido hecha en otros ámbitos, y es que en ese sentido representantes de

UPN en las Cámaras en Madrid no contemplen que este tramo sea de libre peaje. Nos parece a todas luces que es una incongruencia que se plantee ese trazado que nos parece interesante, que puede ser fundamental para el desarrollo de la zona en este caso no sólo de la Ribera, que ese trazado llegue hasta Soria es fundamental para el desarrollo de lo que es una capital de provincia, y ese distingo de Soria a Tudela a todas luces nos parece que es incongruente. Además, por otra parte, si queremos salir de la Ribera a cualquier capital de provincia tiene que ser previo peaje.

En cuanto al tema de obras fundamentales que a nosotros nos han resultado de importancia vital durante todos estos años, está la 232. En fechas recientes aparecía en el Boletín Oficial la licitación del tramo hasta Buñuel. Aquí lo único que cabe, desde nuestro punto de vista, es una reflexión sobre la lentitud con que se desarrollan las obras. También es verdad que el tramo de Tudela, con todos los viales que tiene que llevar alrededor, es un nudo más complejo, pero nos parece un desarrollo lentísimo y que probablemente, a este ritmo, en 2007, que es un poco el objetivo que se tiene planteado para concluir la autovía, la 232 a todas luces resulta imposible de concluirse.

También está la vía de conexión con Francia. Según indica la memoria de 2002, en el primer trimestre de 2003 se contratará el anteproyecto, estudio informativo de la conexión España-Francia, mediante concurso internacional. Desearíamos saber cómo va ese proyecto a fecha de hoy. Nosotros planteamos una alternativa, además lo hemos hecho en forma de pregunta, y es que para mejorar el tránsito actual se realizasen túneles en la Nacional 135, a la altura de Erro-Valcarlos, porque sería, desde nuestro punto de vista, una manera de facilitar el tránsito en este momento.

Por último, también veo que en el informe del plan director la carretera Tudela-Ejea aparece como programada y lo único –no he podido comprobar cómo está– que desearía saber es cómo se encuentra esa obra en estos momentos en cuanto a su ejecución.

Y le haré una pregunta que espero que me responda. ¿La financiación externa que plantea el propio plan va a ser como la experiencia que ha habido ya con la autovía Pamplona-Estella? No se habla más que de un porcentaje de financiación externa para acometer las obras de infraestructura, simplemente queremos saber qué fórmulas se plantea este Gobierno para acometer las obras. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Gracias, señora Figueras. A continuación tiene la palabra la señora Acedo, portavoz del grupo Socialistas del Parlamento de Navarra.

SRA. ACEDO SUBERBIOLA: Gracias. Nuestro grupo también ha pedido la comparecencia del Consejero, evidentemente, para conocer las líneas estratégicas de su departamento para esta legislatura y porque nos preocupan también algunas cuestiones a las que esperamos dé cumplida respuesta en su intervención y, si no, evidentemente, esperamos a después para volver a insistir en ellas. En concreto, por ejemplo, en materia de obras públicas nuestro grupo quisiera saber si la autovía Medinaceli-Tudela va a ser autopista o va a ser autovía, porque en el discurso de investidura el Presidente habló de autopista, el programa del CDN habla de impulso a autovía, y el equipo de Gobierno es UPN-CDN. En ese sentido, queremos saber, nuestro grupo lo plantea así, si se va a dar el impulso para que sea autovía o si se va a convertir definitivamente en una autopista.

También queremos saber si se va a impulsar la conexión con Francia hacia Burdeos y Bayona, si se va a ejecutar la conexión de Estella-Tafalla-Sangüesa, que parece ser que es la gran olvidada de los programas tanto de UPN como de CDN. Se habló hace muchísimo tiempo, pero no se plantea absolutamente nada y nos parece fundamental para unir con la autovía de Logroño y con las grandes comunicaciones una zona especialmente necesitada por ser deprimida en este sentido.

Queremos saber si se va a conectar la autovía de Logroño con la Nacional 232 y la A-68, si esa conexión va a tener en cuenta las reclamaciones que está habiendo también en una zona muy deprimida de Tierra Estella, que es la zona de Desojo, Espronceda, toda esta zona que está reclamando unas conexiones para tener, digamos, la adecuada movilidad a través de esa autovía de Logroño. Si se va a hacer o no la conexión de esa autovía de Logroño hasta Logroño, no quedándose en Viana, a través del puente que nuestro partido propone. A su vez, qué respuesta se va a dar a los afectados de la Nacional 121, Bera, punto kilométrico 65, que han presentado unas alegaciones. Entienden que hay una alternativa y que, según creemos, y podemos estar equivocados, no se han hecho los correspondientes análisis económicos y medioambientales para determinar cuál de las soluciones o alternativas es la más correcta. Pensamos que es simplemente una cuestión de tratamiento interno, pero queríamos saber cuáles han sido las circunstancias.

En definitiva, lo que queremos saber es cuál es la visión de las conexiones internas y externas que tiene el departamento para hacer efectiva la movilidad de los ciudadanos navarros y el famoso equilibrio territorial. Además, pensamos que el convenio que se tiene con Fomento es manifestamente mejorable, en tanto en cuanto nos paguen los kilómetros que hacemos nosotros, pues entendemos que

no somos un mundo aparte, sino que somos un punto neurálgico, que debe ser así, de conexión con otras comunidades autónomas y con Europea y, evidentemente, eso tiene que servir para que el convenio que se tiene con Fomento se mejore y no sólo se colabore, sino que también exista una parte de financiación cosolidaria con Navarra, que también lo es.

En segundo lugar, en materia de transportes, esperamos realmente con avidez la exposición del Consejero porque esperamos ver muchas novedades. Creemos que es uno de los asuntos en los que el departamento se ha dejado llevar por los acontecimientos. El AVE llega, sí, ¿y punto y final en Navarra?, ¿va a haber una conexión del AVE con Francia y o, como dice CDN, con la Y vasca? ¿Qué se tiene pensado para potenciar el transporte por ferrocarril, en el sentido del ferrocarril que ahora existe, para que sea un transporte de mercancías? Eso favorecería el desarrollo industrial y favorecería un impulso a ese tipo de transporte. ¿Qué se va a hacer para evitar en la práctica casi un monopolio de vuelos que facilite o bien la mejora de la frecuencia de los horarios en nuestro aeropuerto, o nuevos destinos reclamados por la Cámara de Comercio, por lo empresarios, o mejores precios? Porque realmente coincidiremos todos, creo yo, en que son bastante altos los precios para ir en vuelo desde Pamplona o, en su caso, la competencia de las compañías aéreas. En fin, como el departamento se ha quedado sin una parte de lo que antes hacía, que era telecomunicaciones, esperamos las grandes innovaciones en materia de transportes, incluyendo por supuesto los urbanos, los autobuses, los taxis, que supongo que ya se plantearán cosas, porque además creemos que es un punto estratégico para la Comunidad.

Por último, para terminar, en materia de telecomunicaciones nos preocupan las modificaciones en la estructura orgánica del departamento en tanto en cuanto en el Decreto Foral 392/99, que establecía la anterior estructura orgánica, existía un servicio de telecomunicaciones que estaba adscrito a la Dirección General de Transportes y Comunicaciones y que tenía tres secciones que tenían una serie de competencias y, por supuesto, un personal que ejecutaba esas competencias. En este momento se ha creado la Dirección General de la Sociedad para la Información, que depende de otro departamento, no de Obras Públicas. Nosotros entendemos que lo razonable hubiera sido mantenerlo en Obras Públicas en tanto en cuanto estamos hablando de infraestructuras, unas tradicionales y otras tecnológicas, pero el objetivo es que se impulse la Sociedad de la Información. No nos cabe la menor duda de que ése es también el objetivo del Gobierno, pero, como va a afectar o ha debido afectar al departamento, queríamos conocer la reorganiza-

ción, qué funciones se van a desarrollar o qué es lo que ha pasado con este asunto. En todo caso, esperamos la intervención del Consejero para analizarlo más profundamente. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Acedo. A continuación, tiene la palabra el Consejero. Señor Palacios, cuando guste.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Señora Presidenta, señoras y señores Parlamentarios, muy buenas tardes.*

De conformidad con lo acordado por la Mesa y Junta de Portavoces de este Parlamento de Navarra, en su sesiones del pasado día 8 de septiembre, comparezco ante esta Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras, a instancias de los grupos parlamentarios de Izquierda Unida de Navarra y Socialistas del Parlamento de Navarra, para informar de las líneas políticas, iniciativas, actuaciones y directrices generales que tengo previsto desarrollar a lo largo de la VI Legislatura de este Parlamento de Navarra en el departamento del que soy titular, es decir, en el de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

Como no puede ser de otra manera, quiero que mis primeras palabras sean para manifestarles mi satisfacción por poder realizar esta primera comparecencia, saludar a todos los miembros de esta Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras, y mostrarles mi más sincero deseo para que en esta nueva etapa que ahora se abre pueda mantener una estrecha, fructífera y constructiva relación con todos ustedes, en el ánimo de que los debates que se generen, tanto en esta Comisión como en el Pleno de este Parlamento de Navarra, sobre asuntos que estén relacionados con las obras públicas y los transportes en Navarra sirvan para mejorar el servicio público que prestamos a los ciudadanos. No creo que sea otra la razón que nos mueva, a unos desde nuestra responsabilidad en las tareas de Gobierno y a otros desde su representatividad parlamentaria, al participar en este foro, que es donde está representado el pueblo de Navarra.

Por mi parte quiero que sepan que en todo momento estaré a su entera disposición y trataré de propiciar la negociación y el diálogo con todos los grupos parlamentarios de esta Cámara para tratar de alcanzar el máximo consenso en los asuntos que a continuación voy a exponer, asuntos que no son sólo del Gobierno sino de toda la sociedad navarra, que en muchos casos son imprescindibles para que Navarra ocupe el lugar que le corresponde por su situación geográfica y económica, en los que estoy seguro de que podré contar con la responsabilidad institucional de todos ustedes.

Como sus señorías saben, tengo el honor de poder comparecer por tercera vez consecutiva en circunstancias similares, es decir, para presentar las principales líneas de trabajo del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. El hecho novedoso de que un mismo Consejero repita por tercera legislatura consecutiva en el departamento, lejos de ser un campo trillado, debe entenderse como un mayor reto y responsabilidad para el que les habla. Como es lógico, después de siete años al frente del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, y a pesar de las diferencias políticas que puedan existir entre los que aquí nos encontramos, puedo decirles que no son nuevos ni ajenos los grandes retos que esta importante área de la Administración Pública de Navarra tiene ante sí para los próximos años.

Como saben ustedes, en esta nueva legislatura, como decía la portavoz del Partido Socialista de Navarra, las funciones de telecomunicaciones, que hasta ahora estaban en este departamento, junto con las de organización y sistemas de la información, que estaban en el de Presidencia, han sido asumidas por el de Economía y Hacienda, y con él también todo el personal que estaba en esa Sección de Telecomunicaciones, habiendo sido integradas en una Dirección General denominada para la Sociedad de la Información, con la que se pretende alcanzar un claro objetivo: potenciar las actividades económicas relacionadas con la sociedad digital, sin olvidar la modernización y prestación de servicios internos del Gobierno que son propios de un departamento con visión horizontal, como es el de Economía.

Por ello, la actividad que se va a desarrollar por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones a partir de ahora se cimienta en el desarrollo de dos grandes áreas: las infraestructuras y los transportes. Cada una de estas dos áreas se gestiona a través de su respectiva dirección general. En esta comparecencia me acompañan el Director General de Obras Públicas, don Álvaro Miranda, que está en el cargo desde septiembre de 1996 y a quien, por lo tanto, los Parlamentarios que repiten ya conocen, y el Director General de Transportes, don Jesús Odériz, que recientemente se ha incorporado a este cargo.

Al objeto de estructurar más adecuadamente esta intervención, voy a desarrollar los diferentes objetivos para esta VI Legislatura según esas dos grandes áreas de actuación antes citadas. Así pues, en primer lugar, detallaré los retos, objetivos y programas de trabajo relacionados con el desarrollo de las obras públicas en Navarra y después pasaré al de los transportes.

Obras Públicas. El Gobierno de Navarra considera a la política de infraestructuras públicas como uno de los pilares del desarrollo económico y

social de nuestra Comunidad Foral. Esta política está dirigida a aumentar la riqueza de Navarra, a facilitar los desplazamientos de personas y bienes, a sentar las bases de amplios sectores productivos de la Comunidad Foral, y, en definitiva, a incrementar de forma palpable el progreso y el bienestar del conjunto de los navarros.

La política de infraestructuras, lejos de ser un fin en sí misma, es una política finalista, es decir, lo que nos mueve en su diseño y ejecución es buscar que se consiga una mejora apreciable en el servicio prestado a los ciudadanos. Y el avance en la prestación del servicio público a través de las infraestructuras debemos enfocarlo, a su vez, según diversas escalas, que van desde la actuación de reducida envergadura que tiene como objeto resolver un problema localizado o satisfacer las demandas de un colectivo concreto, hasta las actuaciones de carácter estratégico que, en muchos casos, están condicionado y cimentando el desarrollo de la Navarra del siglo XXI que a ahora comienza.

Me voy a poner el parche antes que la herida, adelantándome a la crítica que puede merecer que de determinados proyectos se pueda estar hablando durante años, cuando lo que se podría argüir es que lo que se quieren son hechos, obras construidas, y no declaraciones de intenciones. Para ello creo que es imprescindible volver a recordar en esta Comisión, y me van a permitir la licencia, en particular frente a aquellos Parlamentarios que se incorporan por primera vez a estas tareas, que el desarrollo de las obras públicas, en especial de aquéllas que son de gran envergadura y que, por tanto, son las de mayor interés público y político, puede conllevar años, en algunos casos decenas de años, entre el momento en que se plantean como idea a aquel en que se transforman en una realidad.

En los siete años de mi gestión como Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones tengo a gala haber establecido un ambicioso programa de planificación de grandes inversiones públicas en Navarra a largo y muy largo plazo, de forma que una vez puesto en marcha desde su pensamiento primero, se vaya cimentando su proceso de realización para que al final, así lo espero, sean realmente construidas estas infraestructuras que son decisivas para el desarrollo de Navarra. Igualmente, señorías, me voy a adelantar a sus interpe-laciones cuando analicen, que ya lo han hecho, la relación en materia de infraestructuras entre Navarra y la Administración del Estado.

Navarra tiene como timbre de orgullo haber gestionado buena parte de sus infraestructuras públicas, en especial la red de carreteras, con plena autonomía desde hace más de doscientos años; y desde 1988 también somos plenamente competentes en materia de obras hidráulicas; el

ferrocarril y el aeropuerto son las únicas infraestructuras cuya competencia reside de forma exclusiva en el Estado. Así pues, la amplísima autonomía con que cuenta Navarra en materia de infraestructuras tiene indudables ventajas pero, qué duda cabe, también supone que debemos ser conscientes de que, de igual manera, somos plenamente responsables de su desarrollo y financiación. A pesar de ello, como más adelante detallaré, el Gobierno de Navarra ha buscado, y conseguido, una estrecha colaboración y cooperación con el Estado en materia de infraestructuras de interés común, y dentro de esta política compartida, Navarra cumplirá con sus compromisos y, sin duda, la Administración del Estado llevará adelante los suyos.

Así pues, sin más preámbulos, voy a pasar a concretar las líneas de actuación y los objetivos en materia de obras públicas para esta VI Legislatura 2003-2007. Para ello permítanme que, dentro de lo que son las obras públicas, lo haga según los tres amplios apartados propios de esta actividad, es decir: carreteras, ferrocarril y obras hidráulicas.

Pasamos al primero de ellos, al de carreteras. Durante los últimos meses del pasado año 2002, y a instancias del Gobierno de Navarra, se llevaron a cabo tres actuaciones de la máxima trascendencia para el futuro de las comunicaciones de Navarra por carretera, que son las que van a marcar la gestión en esta materia en los próximos años. En primer lugar, la firma entre el Presidente del Gobierno de Navarra y el Ministro de Fomento, el pasado 17 de diciembre de 2002, del acuerdo de colaboración para la realización de infraestructuras de transporte que son de interés común de Navarra y del Estado. En segundo lugar, el acuerdo alcanzado con el Consejo General del Departamento francés de Pirineos Atlánticos para proseguir con la confección y la tramitación técnica, medioambiental y administrativa de la nueva conexión transpirenaica por Navarra. Y, por último, la aprobación por este Parlamento de Navarra, el 12 de noviembre de 2002, del segundo plan director de carreteras de Navarra, para el periodo de ocho años comprendido entre 2002 y 2009.

El primero de ellos, el acuerdo de colaboración con el Estado, cuyo documento, como les he dicho, fue firmado el 17 de diciembre de 2002 por el Presidente del Gobierno y por el Ministro de Fomento, viene a establecer con precisión cuáles son los compromisos de la Administración del Estado en materia de desarrollo de infraestructuras viarias de gran capacidad que son del máximo interés para Navarra. En dicho acuerdo de colaboración, además del apoyo explícito y decidido que desde el Gobierno de la nación se da para favorecer la vía de comunicación transpirenaica por Navarra, las dos grandes actuaciones con directa repercusión

en los intereses de Navarra son las siguientes: la construcción de la autovía subpirenaica Pamplona-Sangüesa-Jaca-Huesca, y la construcción de la autovía-autopista Medinaceli-Soria-Tudela.

En cuanto a la autovía subpirenaica Pamplona-Sangüesa-Jaca-Huesca, puedo decirles que ya cuenta con la declaración de impacto ambiental para la totalidad de su recorrido, y que el Ministerio de Fomento ya ha encargado los proyectos de construcción de los tramos correspondientes a la zona norte de la provincia de Huesca. Los proyectos de construcción que son de interés más directo para Navarra, es decir, aquéllos correspondientes al recorrido entre el límite de nuestra Comunidad Foral y la ciudad de Jaca, en Huesca, van a ser contratados de inmediato por el Ministerio de Fomento, una vez que se determine su tramitación, la cual está condicionada por el recrecimiento de la presa de Yesa.

Les puedo decir a sus señorías que el Ministerio de Fomento es plenamente consciente de la innegable necesidad de que la nueva autovía, en toda la zona afectada por el recrecimiento del embalse de Yesa, debe estar terminada y en servicio una vez se concluyan las obras de la nueva presa, y hoy, como habrán podido leer en la prensa local, la Audiencia Nacional ratifica la continuidad de las obras del recrecimiento del embalse de Yesa y el plazo, tal y como aparece en el periódico, para que esté concluida es de cinco años. Pues bien, como les decía, el Ministerio es plenamente consciente de que esa autovía tiene que estar terminada y en servicio cuando se concluyan las obras de la nueva presa, ya que a partir del primer momento del nuevo llenado, la actual carretera Nacional 240 se verá inundada.

Por tanto, señorías, lo que desde hace muchos años era un deseo, pero también una quimera, es decir, la construcción de la autovía Pamplona-Sangüesa-Jaca-Huesca como vía de comunicación subpirenaica y nuevo eje de gran capacidad entre el Cantábrico y el Mediterráneo, va a ser una palpable realidad, tanto por las actuaciones del Gobierno de Navarra como por las inversiones del Ministerio de Fomento.

Y, en relación con la construcción-concesión de la nueva autovía-autopista Medinaceli-Soria-Tudela, también puedo anunciarles que todas las tramitaciones previas a su construcción avanzan según lo convenido.

Como sus señorías recordarán esta vía de gran capacidad, que sirve para la conexión directa de Navarra con Madrid, se va a construir en parte como autovía y en parte como autopista. Y, como saben sus señorías, de haber sido construida según lo previsto en el plan director de infraestructuras del Estado, aprobado por el Gobierno de la nación

en 1993, la totalidad del recorrido entre Tudela y Medinaceli hubiese sido una autopista de peaje.

A partir de 1998, desde el Gobierno de Navarra nos volcamos en las gestiones, tanto en cooperación con otras comunidades autónomas afectadas por esta infraestructura, como directamente ante el Ministerio de Fomento, para promover que dicha vía de comunicación se construyese, en todo o en parte, como autovía. Por fin el diseño resultante, con el que el Gobierno de Navarra está plenamente de acuerdo, es el de la construcción como autopista de peaje en el tramo entre Tudela y Soria, y como autovía libre de peaje entre Soria y Medinaceli. Esta fórmula equilibrada permite, sobre todo y por encima de todo, que esta vía de gran capacidad, que, insisto, es del máximo interés para Navarra, pueda ser una plena realidad en los próximos e inmediatos años.

Mantener parte de esta vía de comunicación como autopista de peaje permite aliviar de forma sustancial la carga económica para su construcción, lo cual garantiza que el grueso de los recursos económicos se centren en el tramo Soria-Medinaceli. De esta forma, el plazo de construcción para el conjunto de toda esta infraestructura, más de 150 kilómetros entre Tudela y Medinaceli, se acortará sustancialmente, quizá a la mitad del plazo previsto.

En estas circunstancias, el Ministerio de Fomento ya ha hecho sus deberes y está pendiente de la inmediata aprobación de la declaración de impacto ambiental para el conjunto de esta vía de gran capacidad. A partir de ese momento, es decir, a partir del momento en que obtenga la declaración de impacto ambiental, el Ministerio de Fomento pasará a trabajar en dos líneas de actuación: por una parte, en el encargo y redacción de los proyectos de construcción de los tramos de autovía desde Soria a Medinaceli, estando previsto el inicio de su construcción en 2005; por otra parte, y una vez redactado el anteproyecto constructivo, en los próximos meses se procederá a sacar a concurso la concesión del tramo de autopista entre Tudela y Soria, de forma que dicha concesión pueda adjudicarse de forma inmediata.

Para dar justo trámite a lo que le corresponde a Navarra, el Gobierno de Navarra va a tramitar el correspondiente convenio con la Administración del Estado, que en los próximos meses presentaremos para la aprobación por este Parlamento, por el que se autoriza la construcción en territorio de nuestra Comunidad Foral del tramo de trece kilómetros de autopista entre Tudela, para ser más exactos, entre el nudo de conexión de las actuales autopistas A-15 y A-68, y el límite de nuestra Comunidad Foral.

De esta forma, por parte de la Administración de Navarra, dentro de nuestras competencias históricas, daremos el máximo de facilidades para la ejecución de esta estratégica vía de comunicación, de la que también se viene hablando, como sus señorías saben, desde hace décadas y que, por fin, va a ser una realidad, iniciándose su construcción, sin duda, durante esta VI Legislatura.

En relación con el segundo de los apartados, convenio con el Consejo General del Departamento francés de Pirineos Atlánticos para la vía transpirenaica, la nueva vía de comunicación transpirenaica entre Navarra y Pirineos Atlánticos, la transnavarra, avanza de forma decidida, dentro de lo que son las complejas fases preparatorias para la construcción de una vía de comunicación entre dos estados.

El pasado día 13 de febrero de este año 2003 se firmó el segundo convenio de cooperación transfronteriza entre el Gobierno de Navarra y el Consejo General del Departamento francés de Pirineos Atlánticos para llevar a cabo lo que se denomina el estudio informativo de esta vía de comunicación.

Como saben ustedes, el primer convenio de cooperación transfronteriza, firmado el 3 de febrero de 1998, nos permitió desarrollar de forma conjunta entre nuestras dos administraciones el estudio previo de viabilidad de esta propuesta. Entonces, tras analizar más de cuarenta alternativas, se concluyó que una nueva vía de comunicación transfronteriza entre Navarra y Pirineos Atlánticos por la zona de Valcarlos era plenamente viable desde todos los puntos de vista, es decir, una vez analizados los aspectos técnicos, económicos, sociales y medioambientales.

Ahora, en esta nueva fase en la que nos encontramos, la redacción del estudio informativo-anteproyecto es de la máxima importancia dentro de los procedimientos de preparación de este expediente. El contrato se ha estructurado para su desarrollo en tres etapas, siendo las tres de especial relevancia. La primera de ellas consiste en el diseño con precisión del anteproyecto de los posibles trazados de la nueva vía de comunicación, teniendo todos como punto de paso común la zona de Valcarlos-Arnegui. La segunda etapa, que es la que tanto el Gobierno de Navarra como el Consejo General de Pirineos Atlánticos consideran de máxima importancia, es la de la concertación social y municipal. Dentro de esta fase, conociendo los posibles trazados de esta vía de comunicación, se entrará en contacto con los municipios interesados o afectados, como lo hemos hecho hasta ahora en todas las fases que ha habido, de forma que puedan conocer de primera mano las propuestas y puedan aportar su punto de vista, de forma que se enriquezca este proyecto con sus aportaciones. Por último, la tercera de las fases, una vez superadas las dos etapas

anteriores, se llevará a cabo el procedimiento de declaración de impacto ambiental y la declaración de utilidad pública tanto en territorio español como en territorio francés.

Si me preguntan qué es lo que está siendo más significativo de todo este proceso, les diré, sin duda alguna, que el altísimo grado de colaboración y entendimiento que está habiendo entre las dos administraciones, la del Gobierno de Navarra y la del Consejo General de Pirineos Atlánticos. Este singular grado de cooperación ha sido el que ha permitido modular el planteamiento de este proyecto, haciendo compatibles las realidades existentes a ambos lados de la frontera. El máximo respeto institucional y el equilibrio que existe con los diferentes agentes e instituciones es lo que nos lleva a acompañar los planteamientos de ambas administraciones, y nos permite avanzar con paso decidido, pero a la vez con plena conciencia de las especiales características que engloba un proyecto de esta envergadura.

Dentro de este marco de referencia institucional, hay una idea que es meridianamente clara para ambas administraciones territoriales, administraciones que, además, son plenamente competentes en las carreteras objeto de transformación: tanto Navarra como Pirineos Atlánticos buscamos una transformación conceptual de las vías de comunicación por carretera entre nuestros dos territorios. Porque en pleno siglo XXI no tiene sentido que a lo largo de 160 kilómetros de frontera entre Navarra y Pirineos Atlánticos se alce un muro infranqueable para la comunicación de las personas y para el desarrollo económico y social. En ese marco de referencia sabemos qué queremos hacer. Y en esa idea irrenunciable que tenemos de comunicar nuestros territorios y permeabilizar una frontera ya inexistente, tenemos que acertar con la solución que técnicamente sea más ventajosa, para que sea plenamente eficaz a largo plazo.

Las obras que se hagan en su día para la radical mejora de las comunicaciones en esa zona, tanto en Navarra como en Pirineos Atlánticos, tienen que ser las definitivas, por lo menos en un periodo de tiempo que abarque mucho más allá de las responsabilidades de los que ahora tomamos las decisiones. Nuestra decisión, es decir, la de ambas partes, es que no cabe intervenir en un territorio para hacer actuaciones de medias tintas. Nuestro compromiso mutuo no es hacer soluciones raquíticas, que iban a tener un similar o mayor impacto social y ambiental y un desproporcionado coste económico y que, quizá, lejos de solucionar el problema, lo que haga sea aparcarlo. Cuando se lleve adelante esta estratégica actuación que abre Navarra a Francia y al resto del continente por nuestro territorio, y que dará soporte al futuro de una amplísima zona de nuestra Comunidad Foral,

será hecha con planteamientos de futuro y no de pasado.

Si algo ha tenido Navarra ha sido su histórica vocación transfronteriza durante cientos de años de su larga historia. Por ello, en esta hora donde las fronteras desaparecen, cuando la capacidad de movimiento de las personas, de los bienes y conocimientos es uno de los símbolos en que se cimienta de forma más relevante nuestra sociedad, Navarra no puede quedar encapsulada, sino todo lo contrario, nuestra Comunidad Foral tiene la obligación de buscar la máxima y más fructífera relación con todos y cada uno de los territorios que nos rodean, sin excluir a ninguno y sin que ninguno nos excluya.

En este camino y en estos conceptos, como les he dicho, hemos encontrado un sincero apoyo y entendimiento mutuo con el Consejo General del Departamento francés de Pirineos Atlánticos. Y, en base con él, ha sido el propio Consejo General de Pirineos Atlánticos, mediante el convenio firmado con Navarra el pasado día 13 de febrero, y que antes he citado, el que ha procedido a la contratación de la totalidad de la redacción del anteproyecto entre Orthez y Pamplona, para una vía de comunicación de doble calzada. Bajo su dirección se hará este estudio y su tramitación, participando el Gobierno de Navarra como miembro de las comisiones políticas y técnicas de seguimiento.

Si se cumplen los plazos previstos, y la experiencia que tenemos hasta ahora en estos cinco o seis años largos que llevamos de relaciones es que se han cumplido con una precisión relojera, a lo largo del año 2005 se conocerá no sólo la viabilidad definitiva de este proyecto, sino también su trazado, coste económico y diseño definitivo.

Y el tercero de los apartados es el segundo plan director de carreteras de Navarra 2002-2009, cuyo desarrollo debe acometerse de forma relevante a lo largo de esta VI Legislatura. Además de ser uno de los pilares del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, este plan director es un instrumento de planificación de primera magnitud para el desarrollo de las infraestructuras del transporte por carretera en Navarra.

Dado que se trata de un documento cuyos principios estratégicos y contenidos ya han sido debatidos intensamente en este Parlamento durante de la legislatura pasada, ya que fue aprobado por esta misma Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras el 12 de noviembre de 2002, creo que no procede que vuelva a repetir todo lo que se pretende lograr con dicha planificación. Sin embargo, sí que es necesario señalar las que son sus políticas claves para el desarrollo de la red de carreteras de Navarra en los próximos años: en primer lugar, el equilibrio de la red de carreteras en el conjunto de Navarra; en segundo lugar, la seguridad vial; en

tercer lugar, garantizar la accesibilidad de los ciudadanos a las vías de gran capacidad; y, en cuarto lugar, el máximo desarrollo de la red de autovías en Navarra.

En relación con la primera de ellas, a nadie se le escapa que querer alcanzar el equilibrio en el desarrollo de la red de carreteras de Navarra tiene unos claros componentes de redistribución de la igualdad de oportunidades para el conjunto de los navarros. Por otro lado, el principio estratégico de contar en los próximos años con una red de carreteras lo suficientemente desarrollada nos permitirá dedicar los siguientes esfuerzos inversores en otras áreas de infraestructuras con valor añadido. Y prueba de esa voluntad que tiene este segundo plan director de carreteras de promover e ir alcanzando de forma palpable ese equilibrio territorial es que en él está previsto la realización de 150 actuaciones a lo largo de los ocho años de su vigencia, con una inversión total de 1.400 millones de euros, casi 233.000 millones de las antiguas pesetas.

Pero más allá de estas cifras, que de por sí son elocuentes, creo que lo más importante es que en este segundo plan director de carreteras se contemplan actuaciones en toda la red de carreteras: en la red nacional, en la red de interés de la Comunidad Foral y en la red comarcal. Y está previsto que a su finalización, es decir, en 2009, esté totalmente reformado el 90 por ciento de la longitud de todas estas redes. No debemos olvidar que estas tres categorías de redes de carreteras, nacional, de interés de la Comunidad y comarcal, representan el 50 por ciento de la longitud total de nuestra red de carreteras y, lo que es más importante, son las que soportan el 90 por ciento del tráfico de Navarra.

En lo que respecta a las actuaciones en el ámbito de la red local, tengo que decirles que se acometerán de forma sistemática a través de labores de conservación de la red, con unos programas específicos de adecuación de dicha red, para su cumplimiento de forma estable y progresiva.

Si durante el plazo de este segundo plan director de carreteras 2002-2009 Navarra consigue contar con su red estructurante ampliamente reformada, podrá encarar el futuro con unas nuevas perspectivas y con otros objetivos. Y, de esta forma, el conjunto de los navarros disfrutarán de una de las mejores redes de carreteras no sólo en el ámbito nacional sino también en el europeo, lo que, sin duda, aportará mayores niveles de calidad de vida y mayores posibilidades de desarrollo económico a largo plazo.

Les decía antes que la segunda de las claves de este segundo plan director de carreteras se centra en la seguridad vial. Y les tengo que decir a sus señorías que en materia de seguridad vial en el Departamento de Obras Públicas, Transportes y

Comunicaciones vamos a seguir siendo especialmente beligerantes. Sabemos que ésta es una responsabilidad y un reto compartido con otras muchas administraciones, y sabemos que, al final, buena parte de la seguridad vial reside única y exclusivamente en los conductores y, no debemos olvidarlo, conductores somos todos. Pero aun así, el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones gestiona la infraestructura sobre la que, año tras año, se producen decenas de muertos. ¿Cuál tiene que ser nuestro objetivo? Pues, como no puede ser de otra manera, debemos aspirar a lo más, es decir, a que no haya ni un solo muerto en la red de carreteras de Navarra.

No obstante, en esta importantísima materia, también tenemos que ser realistas y trabajar a largo plazo. Como primera medida les puedo decir a sus señorías que en el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones nos hemos sumado al objetivo marcado por la Unión Europea para reducir a la mitad, y antes del año 2010, el número de fallecidos por accidentes de tráfico que se registraron en el año 2000, año en el que se produjeron ochenta muertos en la red de carreteras de Navarra.

Como saben sus señorías, en el Departamento de Obras Públicas iniciamos en el año 1998 los estudios sistemáticos anuales para detectar los puntos negros, es decir, los tramos de concentración de accidentes de la red de carreteras de Navarra. Desde ese primer estudio de seguridad vial de 1998 se han realizado otros cuatro estudios anuales más, y se han confeccionado otros tantos planes de corrección o eliminación de puntos peligrosos. Desde entonces se ha intervenido en un total de 56 tramos de concentración de accidentes, y puedo asegurarles que, junto con la supresión de otros nueve puntos negros que están incluidos en la construcción de las grandes infraestructuras como son la autovía Pamplona-Estella-Logroño o el desdoblamiento de la Nacional 232, a lo largo de la presente legislatura vamos a suprimir la totalidad de puntos peligrosos de la red de carreteras de Navarra.

Y en este escenario de actuaciones proactivas en materia de seguridad vial de la red de carreteras de Navarra, se ha logrado que en el año 2002 se haya alcanzado una reducción del 31 por ciento de víctimas mortales respecto al año 2000, y en lo que va transcurrido ya del año 2003 –nueve meses– el número de muertes en la red de carreteras se ha reducido en un 36 por ciento respecto del citado año 2000 que, como ya les he señalado, es el que la Unión Europea ha tomado como referencia y se ha marcado como objetivo para que antes de 2010 la cifra de muertos esté en la mitad de la que hubo entonces, en 2000.

No obstante, a pesar de estas cifras, y lo digo sin complejos, en esta materia nunca podremos estar satisfechos, todo nos parece poco. Porque, como bien sabemos todos, detrás de cada accidente mortal o detrás de cada herido grave, hay verdaderas tragedias personales y familiares, y hay demasiada gente joven que ve truncada su vida en los mejores años. Por eso, en lo que al Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones corresponde, aportaremos todos los medios que estén a nuestro alcance y todos los que nos sean solicitados por terceros para avanzar de forma decidida y, sobre todo, eficaz en este campo de la seguridad vial.

Dado que los estudios y planes de actuación en tramos de concentración de accidentes ya han dado todos sus frutos desde el punto de vista técnico, nuestro siguiente reto va a ser la confección de un plan integral de seguridad vial de la red de carreteras de Navarra, en donde podamos ampliar convenientemente nuestro campo de actuación, llegando a medidas de carácter general. En esta materia de la seguridad vial lo que se ha hecho en estos últimos años ha sido mucho. Ojalá que el que tenga que presentar su programa de legislatura como Consejero de Obras Públicas dentro de cuatro años pueda dar a esta Comisión unas cifras sensiblemente menores de accidentabilidad en nuestra red de carreteras.

Como les decía, la tercera clave o gran objetivo que se pretende alcanzar con las actuaciones en la red de carreteras de Navarra, y que se irá desarrollando con rapidez a lo largo de los próximos años, es la apuesta estratégica que hemos hecho en este segundo plan director de carreteras de Navarra 2002-2009 para garantizar que el 99 por ciento de la población de Navarra esté situada a menos de veinte minutos de una vía de gran capacidad.

Pretender la accesibilidad del conjunto de la población a las grandes vías de comunicación no es una apuesta baladí, sino que puede y debe ser el cimiento de una nueva y decisiva fórmula de estructurar todo el territorio. Si los individuos o las empresas, uno a uno, visualizan y comprueban que tienen a su disposición, a poca distancia y a través de una red secundaria de buen nivel, una carretera de alta capacidad, con lo que ello conlleva de seguridad de circulación y de garantía de tiempo de desplazamiento, es muy probable que la fijación de la población y de los diferentes sectores productivos al territorio se plantee de forma muy diferente a la actual, donde sólo una reducida parte de la población, o sólo los que viven en el entorno de Pamplona, pueden contar con estas ventajas.

Este planteamiento, radicalmente novedoso en España, ya lo estamos implantando plenamente en Navarra con los nuevos proyectos de autovías. Así, la autovía de Logroño, actualmente en construc-

ción, cuenta con veinte enlaces de entrada-salida a lo largo de sus 70 kilómetros, pero es que, además, simultáneamente a la construcción de la nueva autovía se van a reformar más 75 kilómetros de carreteras secundarias de acceso a dicha vía de comunicación. Éste es, por tanto, un proyecto global de accesibilidad territorial.

Otro tanto va a ocurrir con la nueva autovía subpirenaica Pamplona-Jaca-Huesca. Ahí los kilómetros de carreteras secundarias a reformar son de menor alcance, toda vez que en dicha zona de Navarra la red de carreteras secundaria está ya al día. No obstante, el número de enlaces con la nueva autovía será tal que garantizará la accesibilidad total con el territorio circundante. Como ejemplo, les puedo señalar que sólo en los primeros quince kilómetros de autovía, hasta Monreal, se van a construir cuatro enlaces.

Lo que no queremos es que las grandes vías se conviertan en corredores de paso y que no permitan servir al territorio en que se apoyan, por el que discurren. Lo que queremos fomentar, y estamos fomentando, es un enfoque integrador del territorio, además de unas vías de comunicación de alta potencia en relación con todas las áreas geográficas circundantes de Navarra, tanto en el ámbito nacional como a escala europea. Estamos construyendo y planificado unas autovías que sirvan para irrigar la actividad económica a toda Navarra y que, además, nos permitan relacionarnos eficaz y modernamente con todos los territorios vecinos: con Aragón, con La Rioja, con Euskadi, con el centro de la Península Ibérica y con el resto del continente a través de Pirineos Atlánticos.

Y, como les decía, el cuarto objetivo o clave de este segundo plan director de carreteras es lograr el pleno desarrollo de la red de autovías de Navarra. Pues bien, en tan sólo cuatro años, en los correspondientes a esta VI Legislatura, Navarra va a ver construidos en su territorio más kilómetros de autovía que los que se han construido en los veinticinco años precedentes. Como pueden ver sus señorías, los retos son de primera magnitud, y les aseguro que los resultados van a estar al final del periodo, es decir, en el año 2007.

En total, durante el plazo de su vigencia, se van a construir y poner en servicio un mínimo de 130 kilómetros de nuevas autovías, cifra que es el resultado de la construcción y puesta en servicio de los 73 kilómetros de la autovía Pamplona-Estella-Logroño, de los 23 kilómetros del desdoblamiento de la Nacional 232 y de la construcción de los 13 kilómetros de la autopista Tudela-Soria en territorio de Navarra, además de otros 5 kilómetros de calzada desdoblada en las rondas de la Comarca de Pamplona.

Así pues, al final de esta VI Legislatura, de todos los ejes estratégicos de comunicaciones de Navarra, cuyo diseño realizamos en el año 1998, tan sólo quedará por construirse un 50 por ciento de la autovía Pamplona-Jaca y la vía transpirenética.

Es evidente que todo este fenomenal impulso en la red de gran capacidad en Navarra tan sólo habrá sido posible gracias al esquema de financiación que fue aprobado por este Parlamento de Navarra para la construcción de una vía de tanta importancia, como ha sido la autovía Pamplona-Estella-Logroño. Acertamos en su día con ésta fórmula y ahora de lo que se trata es de aprovechar el margen económico de que disponemos.

Creo que a la hora de hablar de ejes estratégicos y de autovías en Navarra es de justicia hacer una referencia expresa al desarrollo de la autovía Pamplona-Estella-Logroño. No cabe por menos que felicitarnos que cuando apenas ha transcurrido un año desde la formalización del contrato de concesión, que fue firmado el 24 de septiembre de 2002, las obras de construcción de esta nueva autovía van a todo ritmo, encontrándose en este momento en plena ejecución la totalidad de la fase primera, entre Pamplona y Estella, y con la previsión de dar la orden de inicio de obras de la totalidad de la fase segunda, entre Estella y Logroño, incluido el desdoblamiento de la variante de Estella, en los próximos meses. De esta forma se están cumpliendo claramente las mejores expectativas de ejecución de estas obras y, de seguir así, se llevará a cabo la puesta en servicio del primer tramo de autovía, es decir, la variante de Puente la Reina, el próximo mes de septiembre para, posteriormente, abrir al tráfico paulatinamente los otros cuatro tramos, hasta finalizar la totalidad de las obras de la autovía entre Pamplona y Logroño, tal y como estaba previsto, en el año 2007.

No quiero finalizar la presentación de las actuaciones en torno a la política en materia de carreteras sin hacer referencia a dos apartados que van a ser de la máxima importancia en estos próximos años. En primer lugar, creo que ya es hora de que Navarra cuente con su propia ley de carreteras, porque, a pesar de que nuestra competencia plena en materia de carreteras es antiquísima –se remonta al año 1783–, en Navarra tan sólo contamos con una Ley de defensa de las carreteras, que es del año 1986, y que se circunscribe exclusivamente a las labores de protección frente a terceros de esta infraestructura pública. Por ese motivo, es necesario establecer un corpus legal que, para el cabal desarrollo de nuestras competencias, agrupe todos los aspectos de la gestión pública, técnica y administrativa de la red de carreteras de Navarra. Así pues, desde el Gobierno de Navarra remitiremos a este Parlamento el correspondiente proyecto de ley foral de carreteras para su debate y aprobación.

Y el segundo de los apartados al que me quería referir es el de las tareas de conservación de la red de carreteras, que sigue siendo, y se irá desarrollando con más alcance en el futuro, el instrumento determinante para la correcta prestación del servicio público que se da a los ciudadanos a través de la red de carreteras, porque garantizar la libre circulación y la funcionalidad y seguridad de la red de carreteras en todo momento es un objetivo de primera magnitud.

Para ello, entre otros cometidos, vamos a ampliar los actuales servicios de viabilidad invernal para asegurar la circulación en las zonas más conflictivas de Navarra. Igualmente, se va a ampliar el campo de actuación del moderno centro de conservación de carreteras de Navarra, que ya está plenamente operativo y que ha supuesto un gran avance tecnológico y de gestión de la red de carreteras. Y se van a implantar procedimientos de conservación de la red de carreteras por estándares de calidad, de forma que se pueda conocer cómo se atiende esta importante faceta del servicio público y, con base en ello, sin duda, se van a adoptar medidas de mejora permanentes en esta actividad.

Pasamos al segundo capítulo dentro de lo que son las infraestructuras, es el del ferrocarril, que es la segunda línea de actuación en materia de obras públicas para esta VI Legislatura 2003-2007 de este Parlamento.

Como también les he dicho a sus señorías al comienzo de esta intervención, a diferencia de lo que sucede con las carreteras, las actuaciones en materia de ferrocarril en Navarra son de competencia exclusiva de la Administración del Estado. Ello no es óbice para que en esta materia exista una estrechísima colaboración entre el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento en aras de impulsar al máximo esta infraestructura del transporte en nuestro territorio foral. Fruto de esta permanente cooperación estamos avanzando de forma conjunta en las dos áreas de actividad que están ligadas con el ferrocarril en Navarra: el tren de alta velocidad y el plan de supresión de pasos a nivel.

En lo que se refiere al tren de alta velocidad, debo decirles, como una premisa de partida, que Navarra no renuncia a nada en materia de ferrocarril, el Gobierno de Navarra considera el ferrocarril como uno de los ejes del transporte, tanto del presente como del futuro, y tanto para pasajeros como para mercancías. El hecho de que el ferrocarril haya sido un modo de transporte de poca captación, tanto en el conjunto de España como en el de Navarra, no significa que, ante las importantes inversiones que ahora se plantean y se están llevando a cabo, no quepa prever un cambio sustancial en esta tendencia en los próximos años.

Como saben sus señorías, la Comisión Europea ha planteado una apuesta fuerte por el ferrocarril como modo de transporte alternativo a las carreteras, y el Gobierno de Navarra también asume dicha premisa como estrategia de futuro. Por ello es tan importante y fundamental que se hayan alcanzado acuerdos de la máxima entidad con el Estado, para que Navarra no sólo no se quede descolgada, sino que se incorpore de pleno derecho a las nuevas prestaciones de este modo de transporte.

Gracias a esta determinación es el acuerdo de colaboración que firmó el Presidente del Gobierno de Navarra con el Ministro de Fomento el pasado 17 de diciembre de 2002, al que ya he hecho referencia con anterioridad. Puedo asegurarles que dicho acuerdo colma las más altas aspiraciones de Navarra en materia ferroviaria, ya que, fruto de su negociación, el Ministerio de Fomento estableció en él, de forma definitiva e irrevocable, que la construcción de la nueva red ferroviaria en Navarra se ejecutará dentro del actual plan de infraestructuras terrestres del Estado y, sobre todo y por encima de todo, que la nueva infraestructura ferroviaria se construirá en Navarra para las más altas características de alta velocidad y en ancho internacional.

A partir de la firma de este acuerdo con el Ministerio de Fomento, en estos meses transcurridos desde entonces, se ha avanzado de forma decidida en todos los estudios informativos que afectan a la red ferroviaria de Navarra. Como consecuencia de ello, la totalidad del trazado ferroviario de ancho internacional entre la nueva línea Madrid-Zaragoza y Pamplona ya ha sido sometida a información pública.

Los tres tramos en que se ha subdividido la nueva red ferroviaria, Casetas-Castejón, Castejón-Pamplona y Comarca de Pamplona, están en su fase final previa a la declaración de impacto ambiental, y el Ministerio de Fomento prevé la contratación de los proyectos de construcción de forma inmediata, dando prioridad a la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y su nueva estación.

Por tanto, la futura construcción de la red ferroviaria en Navarra, en alta velocidad y ancho internacional, avanza con pasos decididos para iniciar su construcción, previsiblemente, en torno al año 2005.

Y, en ese empeño, les puedo señalar a sus señorías que desde el Gobierno de Navarra estamos cooperando de forma activa en todo aquello que está dentro de lo que son nuestras competencias. Así, el próximo día 15 de este mes de octubre terminará el plazo para la presentación de la documentación y propuestas correspondientes al concurso de ideas que hemos convocado para la ordenación y aprovechamiento urbanístico de la

amplia zona correspondiente a la nueva estación ferroviaria, y al desmantelamiento de las actuales instalaciones ferroviarias en la Comarca de Pamplona, que vendrán de la supresión del bucle ferroviario.

Como les digo, este concurso de ideas está patrocinado por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones en colaboración con el Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda y con los ayuntamientos de Pamplona, de Zizur Mayor y de Cizur Menor, y esperamos que pueda estar resuelto en los próximos meses.

A partir de lo que en ese concurso de ideas se deduzca, pondremos en marcha esta importante operación urbanística que, al igual que en otras muchas ciudades españolas, conlleva la pequeña revolución que supone la llegada de la alta velocidad ferroviaria.

En nuestro caso hemos optado por poner las soluciones antes que los problemas, de forma que para cuando llegue el momento de la construcción efectiva de las obras, y muy especialmente de la supresión del bucle ferroviario y la nueva estación, se cuente con un modelo urbanístico ya aprobado y un marco financiero y de gestión sólido y viable.

Por tanto, tras años y años de hablar de este importante reto para Navarra, el acuerdo de colaboración firmado con el Ministerio de Fomento el 17 de diciembre de 2002 nos permite, por fin, lanzar con pleno conocimiento todas las iniciativas vinculadas a la alta velocidad ferroviaria en Navarra.

Con la apuesta que estamos haciendo por la alta velocidad ferroviaria vamos a conseguir revitalizar un modo de transporte que encaminaba, como antes les decía, hacia la desaparición en Navarra, ya que contaba con unas estructuras en su mayor parte obsoletas y unas prestaciones poco satisfactorias.

La segunda parte, con relación al ferrocarril, es el plan de supresión de pasos a nivel en Navarra.

A pesar del desgraciado accidente del pasado día 29 de agosto, en el que fallecieron dos jóvenes en el paso a nivel de Arruazu, podemos decir que en Navarra se está haciendo el mayor esfuerzo en el ámbito nacional para la supresión de pasos a nivel ferroviarios. Tanto es así que cuando finalice esta VI Legislatura del Parlamento, Navarra será la primera comunidad autónoma de España sin pasos a nivel, lo cual es absolutamente extraordinario en el conjunto de España.

Este objetivo tan relevante que vamos a alcanzar en los próximos cuatro años es fruto de los acuerdos que en 1998 y 1999 firmamos con el Ministerio de Fomento y con Renfe, respectivamente. En aquel momento, 1998, en Navarra había 42

pasos a nivel por suprimir. Pues bien, a lo largo de los últimos cuatro años se han suprimido diecinueve, una media de más de cuatro pasos suprimidos por año. El pasado domingo podían ver la noticia de que el viernes día 26 se habían suprimido los dos pasos a nivel que quedaban operativos en el término de Caparroso. En esa misma noticia se decía que el próximo viernes, es decir, pasado mañana, el día 3, quedarán suprimidos mediante la misma fórmula empleada en Caparroso otros dos pasos a nivel existentes en el término de Marcilla.

Pues bien, como les digo, desde que se firmaron estos convenios, se han suprimido ya diecinueve pasos a nivel. A día de hoy hay nueve pasos en Navarra que están en ejecución de obras para su inmediata supresión. Por tanto, quedan por suprimirse tan sólo catorce, de los cuales tres están incluidos en lo que es la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y los once restantes se eliminarán a lo largo de esta legislatura. Esto quiere decir que nuestro programa "Navarra sin pasos a nivel" va a ser una plena realidad en estos próximos cuatro años.

Tengo que señalar a sus señorías que tanto el Ministerio de Fomento como Renfe han cumplido milimétricamente sus compromisos y que cabe la posibilidad de que amplíen el contenido de los acuerdos firmados en su día y ejecuten a su costa algunos de los pasos a nivel que debía ejecutar el Gobierno de Navarra.

No quiero finalizar las propuestas en materia de infraestructuras ferroviarias en Navarra sin plantear un nuevo reto que queremos comenzar a dibujar a lo largo de estos próximos cuatro años. Como les he dicho, tanto en el ámbito nacional como en el europeo, se está haciendo una apuesta decidida para que el ferrocarril, además de un excelente medio de transporte de viajeros de alta velocidad, sea un eficaz medio de transporte de mercancías, sobre todo en las largas distancias y en las relaciones comerciales internacionales. Es cierto que para que el ferrocarril capte una parte significativa del transporte de mercancías todavía deben darse una serie de circunstancias de muy diversa índole y, sobre todo, que al final haya operadores ferroviarios que presenten una oferta atractiva y económica para el transporte de cargas.

Navarra tiene que hacer una apuesta por convertirse en un referente de las comunicaciones con el norte de España, y para ello hay que hacer un esfuerzo para la integración del transporte por ferrocarril en la cadena de producción y comercialización de las empresas. Pues bien, desde el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones vamos a analizar, junto con los demás agentes involucrados en este tipo de proyectos, la factibilidad de la incorporación de la red

ferroviaria dentro de los grandes desarrollos industriales de Navarra.

Y es el trazado estratégico de la red ferroviaria en Navarra, que recorre una amplia zona donde se asienta buena parte de la actividad industrial de la Comunidad Foral, lo que nos lleva a realizar ese análisis. En este escenario, la integración del ferrocarril en polígonos industriales o en áreas logísticas que se sitúen en Navarra es una posibilidad que debe ser explorada con el máximo interés y, como les digo, en caso de factibilidad, habrá que ir a su pleno desarrollo.

Así pues, como pueden ver sus señorías, Navarra apuesta por el ferrocarril, con las miras puestas en un transporte de futuro. Estamos decididos a que en esta ocasión no nos ocurra como en el siglo XIX y Navarra no pierda el tren.

Pasamos a la tercera línea de actuación en materia de obras públicas para esta legislatura 2003-2007, que es la relativa a las infraestructuras hidráulicas. En esta materia, la actividad del Gobierno de Navarra para la presente legislatura se centrará en la culminación y puesta en servicio del embalse de Itoiz y en el máximo desarrollo del Canal de Navarra. Estas actuaciones se harán, en todo caso, en cooperación con el Ministerio de Medio Ambiente y la Confederación Hidrográfica del Ebro, organismos con los que nos une una larga experiencia para sacar adelante estas infraestructuras que son decisivas para el desarrollo de Navarra.

A pesar de que es algo que ha pasado prácticamente desapercibido, el Estado ha concluido las obras del embalse de Itoiz. El pasado día 12 de septiembre, la Confederación Hidrográfica del Ebro daba por finalizadas y recibidas el conjunto de las obras del embalse de Itoiz, poniendo con ello fin a un larguísimo proceso de ejecución de unas obras que, como todos sabemos, han sido sembradas de todo tipo de ataques y extorsiones para impedir su ejecución.

Puedo decir a sus señorías que la conjunción entre la claridad de ideas de la Administración del Estado y el decidido empeño del Gobierno de Navarra, que ha estado respaldado de forma absolutamente mayoritaria por este Parlamento de Navarra, es lo que ha conseguido vencer todos los obstáculos, que han sido muchos, como bien saben ustedes, que se nos han puesto en el camino.

En estos momentos, por parte de la Administración del Estado en el embalse de Itoiz se están concluyendo las tareas para la implantación de las instalaciones correspondientes al plan de emergencia. A partir de ese momento se podrá proceder a iniciar el llenado del embalse, que se espera que pueda llevarse a cabo en los próximos meses.

Y el Gobierno de Navarra está llevando a cabo lo que son nuestros últimos compromisos con esa obra, y en particular la finalización de la construcción de la nueva carretera entre Nagore y Oroz-Betelu, que se espera que esté finalizada en el plazo máximo de año y medio, sin que ello condicione el llenado del embalse.

Con ello se darán por finalizadas todas las actuaciones vinculadas a la construcción del embalse de Itoiz en Navarra. Y, a partir de ese momento, se iniciará un nuevo periodo, que en buena medida será gestionado por la Fundación Itoiz-Canal de Navarra, que vendrá a buscar fórmulas y a desarrollar proyectos que pongan en valor el entorno territorial del embalse.

Dentro de esta iniciativa se incluye la construcción por parte del Ministerio de Medio Ambiente de los dos diques de cola del embalse, uno en Nagore y otro en Oroz-Betelu, que permitirán mantener una lámina de agua permanente en el entorno de estas localidades, que servirá para que no se vean afectadas por las fluctuaciones de la propia agua embalsada.

El proyecto de estas presas de cola ha sido dirigido por la Confederación Hidrográfica del Ebro y contratado por el Departamento de Obras Públicas, y está ya en fase de finalización, por lo que se prevé que el inicio de las obras sea a lo largo del año 2005.

Así pues, a partir de ahora, el principal objetivo del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones en materia de infraestructuras hidráulicas es el de la construcción del Canal de Navarra.

Como sus señorías conocen, hasta la fecha la sociedad Canal de Navarra, S.A., que está participada por el Ministerio de Medio Ambiente con un 60 por ciento del capital y por el Gobierno de Navarra con el 40 por ciento restante, ha cumplido fielmente los objetivos que se marcó, estando en muy avanzado estado de ejecución las obras correspondientes a los tres primeros tramos del Canal, los comprendidos entre Itoiz y Tiebas.

En las próximas semanas está prevista la adjudicación de otras tres importantes obras del Canal de Navarra, como son las correspondientes a las balsas de Villaveta y de Monreal, y el conjunto de los tramos 4, 5 y 18, los que van desde Tiebas hasta la balsa de Artajona.

Con estas adjudicaciones el total de obra contratada por Canal de Navarra, S.A. supondrá más de 224 millones de euros –37.300 millones de las antiguas pesetas–, lo que se corresponde con el 32 por ciento del total de la inversión prevista en todo el Canal de Navarra.

Que la construcción del Canal de Navarra se haga a este ritmo tan importante va a permitir que en el plazo de año y medio se pueda llevar a cabo el suministro de agua a la Comarca de Pamplona. Para ello, está previsto que en los próximos meses se firme el oportuno contrato de suministro entre Canal de Navarra S.A. y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Y si todo lo que les he señalado es de por sí importante, quizá lo más significativo del Canal de Navarra es que queremos que durante esta legislatura se contraten la totalidad de las obras correspondientes a la primera fase, es decir, hasta la balsa de Pitillas, con un volumen de adjudicación de obra a origen de más de 460 millones de euros –77.800 millones de pesetas–.

No cabe duda de que el reto para la ejecución del Canal de Navarra en estos próximos cuatro años va a ser de primera magnitud. Y debo poner de manifiesto que este proyecto cuenta con una gran solidez financiera, puesto que la Administración del Estado ya ha desembolsado el cien por cien de su aportación económica, en la que se incluye lo correspondiente a la primera y segunda fase del Canal.

Por tanto, señorías, y con esto concluyo la parte de mi exposición relativa a Obras Públicas para esta VI Legislatura 2003-2007, como pueden ver, tenemos por delante uno de los periodos de mayor actividad de creación de nuevas infraestructuras públicas de la historia en Navarra. El impulso que de forma simultánea se le va a dar a la construcción de autovías, a la llegada del tren de alta velocidad a Navarra y la activísima construcción del Canal de Navarra tienen que ser los cimientos del desarrollo de la Comunidad Foral de Navarra para las próximas décadas.

Y, porque es algo obvio creo que no es necesario que insista en ello, todas estas actuaciones van a estar, como lo han estado todas las que hasta el momento hemos realizado, hechas con el máximo respeto medioambiental e integradas plenamente en él, porque el respeto al entorno es algo que acompaña todas nuestras actuaciones, actuaciones que se realizan pensando única y exclusivamente en el bienestar y en el progreso de los ciudadanos de Navarra, porque para ellos son estas infraestructuras.

Paso a continuación a la segunda parte, a las grandes líneas de actuación de la otra área del departamento: transportes.

Como ya les he indicado al comienzo de esta intervención, las funciones de telecomunicaciones, que hasta ahora dependían de este departamento, junto con las de organización y sistemas de la información, que estaban en el de Presidencia, se han integrado dentro de la nueva Dirección Gene-

ral para la Sociedad de la Información, dependiente del Departamento de Economía y Hacienda. Por ese motivo, a partir de ahora, la Dirección General de Transportes será la que se ocupe de gestionar todo lo relativo al transporte, tanto al de mercancías como al de viajeros.

Como saben sus señorías, en nuestra Comunidad Foral el sector del transporte representa el 5'94 por ciento de nuestro PIB –porcentaje que es superior al de la media nacional–. Asimismo, el sector transporte representa casi un 20 por ciento del IPC, ocupa a 13.400 personas, es decir, el 5'5 por ciento de la población activa navarra, y mueve un volumen de negocio muy superior al que es el presupuesto de muchos departamentos del Gobierno de Navarra.

Por eso, a la hora de mantener esta Dirección General de Transportes, que no es algo específico de Navarra, sino que existe en la práctica totalidad de las comunidades autónomas españolas como, por ejemplo, en Castilla y León, Castilla-la Mancha, Canarias, Cataluña, Extremadura, Galicia, La Rioja, País Vasco, etcétera, en las que, como sus señorías saben, a diferencia de lo que nos sucede a nosotros, no cuentan con competencias exclusivas en materia de carreteras, y en las diputaciones forales de Guipúzcoa y Vizcaya, el Gobierno de Navarra está plenamente convencido de que la importancia del transporte va mucho más allá de lo que expresan las cifras de negocio del sector que les acabo de indicar, puesto que tanto la industria, para aprovisionarse y para poner sus productos en el mercado, como los consumidores finales, a los que abastece de sus necesidades más básicas, dependen del transporte para su supervivencia, por lo que, en definitiva, el transporte es fundamental para el desarrollo económico y social de nuestra Comunidad Foral.

A la vista de todo lo que les acabo de exponer, este Gobierno es consciente de que es necesario seguir realizando una política seria y rigurosa en esta actividad, en la que hasta hace unos años era prácticamente inexistente, máxime cuando hemos pasado de que los transportes se gestionaran con base en un modelo de autorizaciones, las cuales otorgaban a la Administración el control de la oferta, a un modelo plenamente liberalizado y sujeto a unas normas de ordenación que son las que garantizan la calidad de los servicios prestados.

Hecha esta consideración inicial que estimo imprescindible, a continuación voy a pasar a describir los objetivos y las actividades más significativas que nos hemos marcado para esta VI Legislatura. En primer lugar, hablaré del transporte de viajeros, para referirme, a continuación, al de mercancías.

En relación con el transporte urbano comarcal de Pamplona, debo señalarles que en estos momentos nos encontramos trabajando, junto con la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, en la elaboración del plan de transportes 2005-2008. Se trata de un ambicioso plan que conllevará la remodelación del transporte urbano para los próximos años. Como rasgos principales del mismo les puedo citar a sus señorías los siguientes.

Con él se pretende adecuar la oferta del transporte a lo que son las necesidades reales de los ciudadanos, satisfaciendo así la demanda existente y atendiendo las necesidades de movilidad en la Comarca.

Igualmente, con él se pretende situar los estándares de la flota de transporte urbano al nivel que existe en otras ciudades similares a Pamplona, con una edad media aproximada de los vehículos de seis años y una edad máxima de doce.

Igualmente se pretende garantizar la fiabilidad de la oferta de transporte urbano, mediante la implantación de un sistema de ayuda a la explotación.

También se quiere garantizar la accesibilidad al sistema de transporte, así como adecuar las tarifas del transporte urbano, implantando el denominado transbordo gratuito, para hacerlas más atractivas al usuario.

Otros objetivos de este plan de transportes 2005-2008 son la adaptación del sistema de medios de pago, haciendo uso de las nuevas tecnologías; la mejora de la información y promoción del servicio; la reducción de la afección medioambiental del transporte urbano, mediante la introducción de las energías renovables; y la elaboración de un estudio de movilidad sostenible que nos permita coordinar aspectos tan importantes como son urbanismo, tráfico, aparcamiento y transporte urbano.

La aprobación del citado plan, así como su ejecución y seguimiento posterior, se hará en el seno de la comisión de transporte comarcal, que está integrada por miembros de la Dirección General de Transportes y de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, y presidida por el Director General de Transportes.

Como sus señorías conocen, fue en el seno de dicha comisión donde se elaboró y aprobó el último plan –el de 1999-2003–, hoy todavía vigente, y que, a instancias de la propia Mancomunidad, y tal y como está previsto en la Ley Foral del transporte público urbano, va a ser prorrogado durante el año 2004.

En dicho plan se establece que el Gobierno de Navarra, a través de su Servicio de Transportes, debe cubrir el 65 por ciento del déficit final resultante del transporte urbano comarcal, sin incluir en él, lógicamente, la repercusión que supone la utilización de la tarifa social, que corre a cargo a cada

ayuntamiento. Para que sus señorías se hagan una idea de la implicación del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra en el proceso del desarrollo del transporte urbano comarcal, puedo decirles que en el último año la cantidad que desde este departamento se ha aportado a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para este fin asciende a la importante suma de 2.846.000 euros, es decir, 474 millones de pesetas.

En el pasado día 27 se ha hecho público en un periódico local el número de usuarios del transporte urbano comarcal, que, como sus señorías saben, está hoy cerca de los 33 millones de usuarios/año. Esta cifra es clara y pone de manifiesto que estamos yendo por el buen camino. En esa línea es en la que vamos a seguir trabajando y apostando durante la presente legislatura, porque nuestros objetivos son mejorar las conexiones entre zonas, barrios y poblaciones de la Comarca de Pamplona; continuar apostando por que exista un buen servicio nocturno que permita reducir los riesgos de accidentes de tráfico a los que están expuestos, sobre todo, los jóvenes; consolidar para los días de las fiestas de San Fermín los servicios en más de catorce líneas las veinticuatro horas del día; estar en permanente vigilia para adaptar la oferta a la demanda de los ciudadanos, creando, cuando sea preciso, nuevos servicios o líneas a medida que vayan surgiendo nuevas necesidades de movilidad, como ha ocurrido recientemente con las líneas destino Gorraiz o con el parque comercial Galaria.

Siguiendo con el transporte de viajeros, en segundo lugar, y en relación con la construcción de la nueva estación de autobuses de Pamplona, tengo que indicarles que desde el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones venimos trabajando de forma coordinada con el Ayuntamiento de Pamplona, actuando cada Administración dentro de lo que son sus propias competencias. Como saben sus señorías, en esta materia, y de conformidad con lo establecido en la Ley de ordenación de los transportes terrestres –la LOT– y con el Reglamento que la desarrolla, es al Ayuntamiento de Pamplona al que le corresponde la promoción, construcción y explotación de la estación de autobuses, mientras que al Gobierno de Navarra lo que le compete es aprobar el proyecto técnico que le remita el Ayuntamiento y, en su caso, participar en la financiación del mismo en las cantidades que se convengan. Les puedo indicar que, en orden a conseguir los fines planteados, vamos a seguir trabajando y colaborando con el Ayuntamiento de Pamplona en este asunto.

En tercer lugar, debo señalar que a lo largo de esta VI Legislatura vamos a realizar un estudio sobre la movilidad del transporte, con el que queremos conseguir una radiografía actual de cómo y

adónde se mueven los ciudadanos de las diferentes zonas de Navarra, incluidos los de la Comarca de Pamplona, con el fin de adaptar los servicios e infraestructuras a las nuevas necesidades sociales.

La cuarta línea de actuación que tenemos prevista en esta legislatura en materia de transporte de viajeros es el servicio del taxi. En esta materia nuestro objetivo es reordenar tanto los servicios urbanos como los interurbanos, mediante la aprobación de cuantas leyes y disposiciones reglamentarias sean necesarias para modificar el sistema regulatorio actual. Con ello queremos conseguir que en nuestra Comunidad tengamos un servicio de taxi de buena calidad, similar al que existe en otras comunidades, que es, ni más ni menos, lo que el ciudadano está demandando insistentemente.

También, a lo largo de esta legislatura vamos a seguir impulsado, como ya lo hemos hecho en los años pasados, aunque ahora lo queremos hacer de forma cada vez más insistente, el apoyo a la modernización y reestructuración del transporte de viajeros en nuestra Comunidad Foral. Para ello, a lo largo de estos cuatro años queremos poner en marcha el sistema integrado de información, comercialización y pago con tarjeta de los servicios de transporte público regular interurbano de viajeros, que ha sido impulsado por este Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, con la colaboración de la Asociación Navarra de Empresarios de Transporte, ANET. Ambas partes, tanto el Gobierno de Navarra como la citada asociación empresarial, coincidimos en la importancia que tiene para el transporte público de viajeros poder disponer de un buen sistema de información al público sobre los servicios y trayectos disponibles, así como que se pueda desarrollar un sistema de información y comercialización global para todas las líneas regulares de viajeros de Navarra que esté apoyado en el uso de las nuevas tecnologías de la información y comunicación. Cuando este sistema esté implantado, los ciudadanos podrán acceder a una información moderna, rápida, eficaz y global de los horarios, precios y destinos de las distintas empresas concesionarias, al tiempo que tendrán la posibilidad de acceder, a través de una oficina única e, incluso, a través de Internet, a la adquisición de cualquier tipo de billete, con independencia de cual sea su destino.

En apoyo de esa modernización del transporte de viajeros está la sexta línea de actuación, en la que vamos a continuar incidiendo a lo largo de esta legislatura, que es la de la construcción de marquesinas y proyectos de estación-parada de autobuses en las localidades que requieran de dicho servicio. Como saben sus señorías, estas construcciones se llevan a cabo tras la formalización del oportuno convenio entre el ayuntamiento

que esté interesado en ellas y el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

La séptima línea de actuación en lo que se refiere al transporte de viajeros en la que vamos a continuar trabajando en esta legislatura es la subvención a las empresas concesionarias y a los Ayuntamientos, con el fin de cubrir el déficit de determinadas líneas que necesariamente tienen que ser deficitarias pero que son necesarias para que los ciudadanos que viven en el medio rural puedan acceder, utilizando el servicio público, a los servicios y prestaciones que tienen que recibir en zonas urbanas. Esto no es óbice para que también sigamos trabajando en la reducción del déficit de las empresas concesionarias y, en concreto, en la reestructuración de todas las líneas concesionarias del transporte regular de viajeros. Para ello, tal y como antes les he indicado, a través de ese estudio sobre movilidad del transporte que vamos a elaborar, queremos realizar un nuevo diseño de las líneas concesionarias para adaptarlas a lo que son las necesidades de movilidad que en la actualidad tienen los ciudadanos en relación con el sector hospitalario, el sector del ocio, el del trabajo, el del estudio, etcétera. Para ello, así como en la pasada legislatura reorganizamos la línea que une las localidades de Fitero, Cintruénigo, Corella y Tudela, mediante los oportunos acuerdos con los distintos ayuntamientos y la empresa concesionaria –ARASA–, que tan buena acogida ha tenido, en la presente legislatura nuestro propósito es hacer lo mismo con el resto de las líneas.

De igual forma, vamos a continuar impulsando la prestación en Navarra del servicio de transporte de viajeros “Voy y vengo”, con la finalidad de reducir el tráfico nocturno de jóvenes entre municipios o localidades.

En relación con el transporte aéreo, vamos a intensificar las relaciones con el grupo Iberia, para tratar de conseguir mejoras en el servicio aéreo que se presta desde el aeropuerto de Pamplona-Noáin, en materia de horarios, frecuencias, precios y destinos. Igualmente, seguiremos en estrecha relación con las autoridades competentes, es decir, con el Ministerio de Fomento y con AENA, para que se ejecute conforme a lo que está previsto el plan director del aeropuerto de Pamplona-Noáin.

Y en lo que al servicio de ferrocarril se refiere, queremos seguir manteniendo las fluidas relaciones que durante todos estos años hemos tenido con los responsables de Renfe, en aras de lograr una mejora del servicio ferroviario, sobre todo en lo que se refiere a la conexión con Madrid y dentro de unos pocos años con Barcelona.

Para concluir con el capítulo del transporte de viajeros, debo decirles que desde este departamento queremos dar a lo largo de esta legislatura un

impulso importante a todo lo que son las energías renovables. Para ello vamos a participar en el plan puesto en marcha por el Gobierno de Navarra de ahorro y eficiencia energética, y vamos a formalizar acuerdos con el IDEA. Con ello, entre otras cosas, queremos impulsar los estudios necesarios para la incorporación del biodiesel y el hidrógeno al transporte.

Pasando al transporte de mercancías, entre los objetivos prioritarios para esta legislatura en materia de transportes está el de acompañar al sector en su inevitable evolución, para que ésta se produzca a la velocidad deseada, de tal forma que pueda conformar un entorno competitivo, equilibrado, seguro y transparente.

Para lograr dicho objetivo, hace ya tiempo que venimos participando de forma activa, a través de la comisión de directores generales de transportes, en la ordenación de la normativa, a fin de crear el marco jurídico y normativo adecuado que facilite y garantice ese libre desarrollo de las empresas del sector, asegurando en todo momento un entorno de competencia leal y transparente en el que se posibilite la evolución hacia un sector más moderno, más seguro y más competitivo, en igualdad de condiciones para todas las empresas que lo conforman.

En las circunstancias actuales, ante la liberalización del sector y ante otros hechos y actuaciones que están condicionando la construcción de un mercado de transportes en el ámbito de la Unión Europea, se hace necesario poder contar con un plan de actuaciones que, manteniendo el adecuado equilibrio requerido por los principios de la economía de mercado y la libre competencia, fomente la competitividad de las empresas españolas. Por este motivo, es decir, para mejorar las condiciones básicas del transporte de mercancías por carretera, desde la Dirección General de Transportes del Ministerio de Fomento, con el apoyo, entre otras, de la Dirección General de Transportes de Navarra, se ha elaborado un plan de actuación en el sector, que es el que se ha denominado plan PETRA.

En cumplimiento de lo establecido en dicho plan PETRA, a lo largo de estos próximos cuatro años vamos a apoyar y a fomentar dentro del sector las siguientes líneas de actuación: la concentración de empresas; la formación del personal que en ellas trabajan; la implantación de las nuevas tecnologías en la gestión de flotas, así como la integración con operadores logísticos; y las mejoras medioambientales.

Desde este Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, y porque estamos convencidos de las bondades del plan PETRA, vamos a impulsar todas y cada una de las líneas estratégicas que en él están contenidas. No tene-

mos ninguna duda de que si el sector del transporte de mercancías de nuestra Comunidad Foral no se adapta a dichas líneas, le será muy difícil competir en el entorno de la Unión Europea, cada vez más globalizado. Por este motivo es por lo que apostamos decididamente por la concentración de nuestras empresas de transporte y por su modernización, ya que entendemos que es la forma de que no se queden a las puertas de un mercado globalizado, en definitiva, de un mercado moderno, fiable y de calidad.

En relación con el transporte de mercancías, y como una segunda línea de actuación para avanzar en ese sentido, vamos a continuar con el desarrollo de la Ciudad del Transporte de Pamplona y en concreto en lo que es la comercialización de su segunda fase. En la legislatura pasada se han concluido las obras correspondientes al área de servicios: hotel, oficinas, restaurante, aparcamiento, etcétera. En esta legislatura vamos a impulsar un nuevo plan sectorial de incidencia supramunicipal, con la finalidad de dotarle de 900.000 metros cuadrados más de superficie que permitan la implantación de nuevas empresas y servicios para el sector. Con ello, qué duda cabe, conseguiremos que la Ciudad del Transporte de Pamplona se conforme como un centro de transportes de primer orden que facilite el desarrollo económico y la localización empresarial en nuestra Comunidad Foral.

La tercera línea de actuación en materia de transporte de mercancías es que vamos a seguir apostando decididamente por los programas de formación. Somos conscientes de que se trata de un elemento fundamental en un sector que cada vez necesita más poder contar con una alta especialización, con unos conocimientos de la normativa vigente, de la logística, de los idiomas, etcétera. Por este motivo es por lo que a lo largo de estos cuatro años pretendemos intensificar, si cabe, las relaciones que tenemos con las distintas asociaciones, para que, a través de la formación permanente de los profesionales del transporte, se puedan lograr todos esos objetivos de modernización.

Como sus señorías conocen, para poder realizar la actividad de transportes de mercancías, es necesario que las personas que pretendan llevarla a cabo cuenten con las correspondientes autorizaciones administrativas. Como antes les señalaba, el sector del transporte por carretera tiene un carácter estratégico y tiene una incidencia importante en lo que es la economía nacional y regional. Por esa razón, y esta es la cuarta línea de actuación en esta materia de transporte de mercancías, vamos a seguir apostando por el crecimiento del número de autorizaciones, pues somos conscientes de que ello, indudablemente, conllevará un crecimiento del sector y con él de la economía de nuestra Comunidad Foral. Les puedo señalar que, sin tener todavía

cerrado el año en materia de autorizaciones, a 31 de diciembre de 2002 existían en Navarra 17.039 vehículos dedicados al transporte de mercancías, cifra que, en relación con la misma fecha del año anterior, suponía un incremento del 9'3 por ciento.

Para ir concluyendo lo relativo a la Dirección General de Transportes, tengo que decirles que durante estos próximos cuatro años vamos a continuar trabajando en todo lo que es la coordinación y unificación de criterios entre las secciones de Inspección y de Régimen Jurídico en lo relativo a la tramitación de expedientes sancionadores y, en concreto, a todos los ámbitos de la inspección. Para ello, en aplicación de la rigurosa normativa que viene implantando el Ministerio de Fomento, vamos a proceder a incrementar en un 20 por ciento la inspección, tanto a las empresas de transporte de mercancías como de viajeros.

De la misma manera, tenemos previsto incrementar la actividad sancionadora, mejorando los porcentajes de cobro de las mismas. Les diré que en los dos últimos años la cifra de denuncias se ha incrementado notablemente, ni más ni menos que en un 78 por ciento en relación con las cifras registradas en el ejercicio de 2000.

Igualmente, queremos seguir impulsando la actividad de la Junta Arbitral de Transportes, así como las relaciones con la Inspección del Ministerio de Fomento, con las de otras comunidades autónomas, y con Policía Foral y Guardia Civil.

Por último, debo señalarles que durante esta VI Legislatura seguiremos participando en los comités o comisiones, tanto en el ámbito de nuestra Comunidad Foral como en los de ámbito nacional, que entendamos que es preciso estar para defender los intereses del sector del transporte de Navarra. Entre ellos cabe destacar, en el ámbito de la Comunidad Foral, la Comisión de protección civil de Navarra, la Comisión directora del plan de apoyo a la familia, la Comisión directora del plan integral de atención a personas con discapacidad, la Comisión de transporte urbano de Pamplona, el Consejo de Transportes de Navarra, la Comisión técnica para el desarrollo de la estación de autobuses de Pamplona y la Comisión interdepartamental de estrategia territorial de Navarra. Y dentro del ámbito nacional, la Comisión de directores generales de transporte, la Comisión mixta Navarra-Renfe y la Comisión nacional de coordinación del transporte de mercancías peligrosas.

Antes de concluir esta intervención, y aunque creo que ya no es necesario que lo diga, pues es algo que se ha convertido en costumbre, reitero, tal y como me comprometí ante esta Comisión en mi primera comparecencia, el 25 de octubre de 1996, y repetí en la similar que se produjo hace cuatro años, el 30 de septiembre de 1999, que desde el

departamento seguiremos remitiendo a este Parlamento, como lo hemos hecho durante estos siete últimos años, el informe anual sobre adjudicación y liquidación de contratos que, como sus señorías saben, es un valioso instrumento de control económico de las inversiones y de estímulo para el personal del departamento, informe que, a pesar de que, como les decía, va ya por su séptima edición, no me consta que haya sido copiado y que algo similar se haga en ninguna otra de las administraciones españolas, ni en las estatales ni en las autonómicas ni en las municipales.

Y ahora ya, para concluir, les diré que en esta intervención les he expuesto los diferentes objetivos que para esta VI Legislatura tenemos en las dos grandes áreas de actuación en las que se cimienta el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones: infraestructuras y transportes. Como han podido constatar, nos encontramos en uno de los periodos de mayor actividad en lo que a la creación de nuevas infraestructuras públicas de la historia de Navarra se refiere. Grandes son los retos a los que nos enfrentamos en los próximos años, que son los que nos hacen afrontar esta nueva etapa con una ilusión renovada a pesar de llevar ya siete años en el desempeño del cargo de Consejero titular de este departamento.

Lograr todos estos retos que les he citado es algo fundamental para Navarra porque, en estos momentos, al comenzar el siglo XXI, nuestra Comunidad Foral tiene la oportunidad histórica de situarse a la cabeza no ya de las comunidades autónomas de España, sino de Europa. Y para ello es preciso que sigamos avanzando en la dirección correcta y cancelemos el déficit de infraestructuras que en el pasado ha supuesto un factor limitativo de nuestro desarrollo económico, que ha mermado la competitividad de nuestras empresas.

Es preciso que en estos cuatro próximos años prosigamos con los esfuerzos en el desarrollo de infraestructuras que hemos iniciado en los años pasados y hay que hacerlo, como lo estamos haciendo, de una forma armónica, es decir, en todas y en cada una de las zonas o merindades de Navarra, para poder resolver así las necesidades de todas y cada una de ellas y poder dotar, a todas ellas sin exclusión, de las mismas oportunidades y del mismo atractivo para la localización de actividades económicas, para que de una vez por todas deje de ser una realidad eso que nos describía el pasado domingo en una entrevista publicada en un periódico local el Director del Instituto de Prospectiva Estratégica: “En estos momentos la articulación territorial de Navarra corresponde a la de una palmera sin oasis, palmera que se dibuja en el mapa de Navarra y que corresponde a Pamplona y a su comarca, con una mayor densidad en actividad económica, zona que se extiende hacia el noro-

este, hacia Alsasua; y luego está el tronco, que es muy estrecho y que va por Tafalla y Olite, teniendo las raíces en paralelo al Valle del Ebro, lindando con La Rioja, donde está la industria agroalimentaria”. Si se dan cuenta sus señorías, esa palmera está situada y se extiende por aquellas zonas en las que existen unas buenas comunicaciones.

Pues bien, para que esa articulación territorial deje de ser la de una palmera sin oasis es preciso llevar a cabo lo que les he enunciado, es decir, es preciso seguir construyendo las bases para un desarrollo sostenible que, por supuesto, se tiene que hacer con el máximo respeto medioambiental.

Debemos ser conscientes de que la mejora de las infraestructuras, además de efectos puramente cuantitativos, produce también beneficiosos efectos de carácter cualitativo. Porque la mejora de las infraestructuras, además de ser una condición necesaria para el crecimiento, es algo que incide positivamente en el bienestar de los individuos, en la eficiencia de los mercados y en las oportunidades de todos los agentes económicos.

Por eso, el enorme esfuerzo inversor que vamos a hacer en estos próximos años va a servir para dotar a Navarra de unas completas, modernas y seguras redes de transporte, que serán el soporte de unos eficientes y competitivos mercados de transporte.

Por eso, al final, cuando todas estas infraestructuras entren en servicio servirán para elevar la producción de nuestras empresas, para hacer nuestra economía más dinámica y competitiva y todo ello se traducirá en la generación de empleos de carácter fijo en nuestra Comunidad Foral.

Pero es que, además de todas estas ofertas que son a medio plazo, para cuando esas infraestructuras estén concluidas, la política de construcción de infraestructuras, en un contexto de estabilidad presupuestaria como el que nos encontramos, se convierte en un poderoso instrumento anticíclico, porque, como ya está demostrado, en estos tiempos de desaceleración económica es el sector de la construcción, gracias al ritmo inversor de la obra pública, el motor que arrastra a la economía. Es la primera vez que en un escenario de ralentización del ciclo nos estamos comportando mejor que el resto de países de la Unión Europea, que, en algún caso significativo, como Alemania, está prácticamente en recesión mientras que nosotros seguimos creando empleo. Y eso se debe, en gran medida, tanto en el ámbito nacional como en Navarra, a la ambiciosa política de infraestructuras en la que estamos inmersos.

Para concluir y, como ya he reiterado en otras ocasiones ante esta Comisión, todos estos importantísimos desafíos que tenemos en materia de infraestructuras tienen que ser un reto para todos.

Por sus características estructurantes y por todo lo que les acabo de indicar, las infraestructuras públicas más relevantes, que son de las que me he ocupado en esta comparecencia, no pueden ser objetivos exclusivos de un Gobierno sino que deben recabar el máximo apoyo posible de todo el arco parlamentario de esta Cámara, porque tienen que ser, son, de toda la sociedad navarra y afectan a toda una generación de navarros que tienen que ser los protagonistas de ellas.

Por eso, y con ello concluyo, quiero que sepan que, aunque este Gobierno que ha salido de las urnas del pasado mes de mayo cuenta con mayoría suficiente en esta Cámara, a diferencia de lo que ha sucedido con los dos gobiernos anteriores en los que he tenido el honor de formar parte, en todo momento voy a tener en las materias a las que me he referido en esta intervención, un talante de diálogo y de búsqueda del mayor consenso posible. Para ello, volviendo al principio de esta intervención, quiero que sepan que en todo momento estaré a su entera disposición para propiciar la negociación y el diálogo con todos los grupos parlamentarios de esta Cámara. Nada más. Señora Presidenta, señoras y señores Parlamentarios, muchas gracias por su atención.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Consejero. Señorías, vamos a hacer un receso de cinco minutos.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 18 HORAS Y 23 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 18 HORAS Y 33 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señorías, reanudamos la sesión. Tiene la palabra la señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Por empezar por el orden en que yo planteaba los temas, la verdad es que no me siento nada satisfecha con la explicación que ha dado el Consejero, aunque es cierto que en algunos apartados ha sido muy detallada y pormenorizada. En lo que concierne a mis dudas, la verdad es que tengo que decir, si hablamos de la conexión España-Francia por los Pirineos Atlánticos, que vuelve a repetir un poco lo que yo había leído en la memoria de 2002. Dice que se intentará por todos los medios hacer un estudio, un anteproyecto –lo ha dividido en suficientes etapas–, que haya concertación social y que es una intención de buena voluntad con la otra Administración de la parte de los Pirineos, pero en concreto como no se habla de tiempos, presupuestos y proyectos, la verdad es que a mí no me satisface. Creo que ahí hay que insistir en que hay alternativas para mejorar*

todo lo que es el tránsito y el tráfico y, como hemos planteado anteriormente, en la realización de túneles a lo largo de esa I35.

Por otra parte, en lo que se refiere a vías de gran capacidad, me parece una política totalmente raquítica la que se plantea con el tema de autopista/autovía Medinaceli-Soria. Además, en este caso, quizá me esté metiendo en camisa de once varas, pero los sorianos, que son muy suyos, al final, dentro de este proyecto de equilibrio que tiene que contemplar el Estado no sé dónde se queda Ágreda, porque la verdad es que a Ágreda, que está a una distancia de unos veinte kilómetros de Tudela y a unos cincuenta y tantos o sesenta de Soria, la dejan completamente descabalgada de ese proyecto, de esa reorganización y de esa distribución de lo que son las zonas más deprimidas. Sigo pensando que es una actitud del Gobierno central completamente raquítica y creo que no hay un apoyo decidido de este Gobierno de Navarra porque la verdad es que hablar de ese tramo en una inversión de semejante magnitud no deja de ser una propuesta totalmente raquítica y, desde luego, no tiene que ir por ahí la política de redistribución y de equilibrio de las comarcas y de las regiones más desfavorecidas. Sigo insistiendo en que no nos satisface en absoluto la propuesta, porque no sirve decir que si no hubiera habido este tramo de autopista no se hubiera hecho... Eso ya me lo dijo el anterior alcalde de Tudela y eso no me lo creo. Creo que si la apuesta es decidida, es convencida y, además, es una apuesta por un desarrollo equilibrado de una región en concreto y de una zona muy importante de Navarra la diferencia económica es menor en todo caso.

En el tema del ferrocarril, nada más llegar al Ayuntamiento de Tudela tuve un interés preferente por ese asunto, quiero decir que ahí compartimos el interés, y en 1992, cuando la Guardian Glass se instaló en la Ribera, a iniciativa de este grupo político hubo una reunión entre Renfe, la dirección de Guardian Glass, y personas de UPN y de mi grupo político para intentar impulsar, por una parte, el desdoblamiento definitivo de la 232, con acuerdo, con propuestas económicas y con tiempos de realización, y, por otra parte, lo que para nosotros ha sido siempre un objetivo fundamental, y es que en la Ribera parase el tren, porque podía preverse lo que hoy es ya una realidad, que Zaragoza va a enlazar con Pamplona. En aquel momento la política de Renfe era otra que la que, afortunadamente, parece que es hoy y que apoya decididamente este Gobierno, pero, la verdad, siendo como es la 232 una carretera que tiene que soportar todos los días entre 11.000 y 13.000 vehículos, de los cuales el 45 por ciento son pesados, nos parecía fundamental que ese tren tuviera ramales suficientes para que al final también las mercancías pudieran salir por

ahí. Entonces se desestimó por completo. No sé qué se piensa hoy, no sé si Castejón será un punto de parada, pero, a la vista de lo que usted ha comentado, no he entendido con claridad si va a haber una parada en la zona de la Ribera y si va a haber un nuevo trazado.

¿Por qué digo nuevo trazado? Porque, centrándome fundamentalmente ya no en la Ribera, sino en Tudela, un interés de este grupo político ha sido quitar el trazado actual de la vía. La vía hoy en Tudela es un muro de contención, que creo que todos ustedes habrán observado, que además impide un desarrollo mucho más equilibrado de la ciudad y, liberándose la vía de lo que es el trazado actual, supondría un desarrollo importantísimo para la propia ciudad, porque gran parte de esos terrenos podrían convertirse en un corredor que hoy es fundamental para que el tráfico sea fluido, y estamos hablando de un tráfico no solamente de los 32.000 habitantes de la ciudad, con 18.000 o 20.000 vehículos aproximadamente, sino que estamos hablando de que Tudela y la zona comportan una población en torno a las 100.000 personas. Facilitar que esto sea un hecho sería pensar en la famosa frase dicha por Tamames, allá por el sesenta y tantos, de favorecer el corredor del Ebro, sería realmente poner puntos para que ese corredor, que además es natural, es un corredor que no es artificial, la propia naturaleza lo plantea así, fuera de un desarrollo importante.

En ese sentido, no he entendido realmente con la claridad que hubiera querido la apuesta por que el tren pare y por que el trazado sea otro. Porque eso, además, supondría –usted ha hecho un énfasis al final de su intervención– todo lo que sería el desarrollo de las plataformas logísticas sobre la Ciudad del Transporte. Es una realidad que hay una plataforma logística importantísima en Zaragoza y eso supone que viene al calor de todo el desarrollo de lo que ha sido en su puesto Zaragoza. También hay una plataforma logística importante en todo el área de Pamplona situada en su comarca y por qué no vamos a pensar en una plataforma logística. Hubo un principio, un embrión de lo que quería ser la Ciudad del Transporte para la Ribera que luego se quedó en agua de borrajas, porque aquello tiene el nombre de Ciudad del Transporte, en el polígono de servicio de la 232, pero la realidad es que eso sirve más bien para poco.

No he comentado en mi intervención, pensando que podía ser algo que ustedes fueran a proponer, como propuesta innovadora, el tema de la comunicación a través de un puente en Tudela. Sé que se ha hecho un desarrollo importante con lo que es el puente que comunica Fustiñana con Ribaforada, pero lo cierto es que hoy el colapso es total y la situación es bastante crítica, entendemos nosotros, y sería importantísimo prever a medio plazo la cons-

trucción de un puente en Tudela que diera fluidez a todo lo que es el tráfico fundamentalmente de polígonos con la Nacional 121 y la 134, creo que es, la que va en dirección Valtierra-Arguedas, porque realmente tiene que pasar todo prácticamente por el casco viejo, con lo cual resulta complicadísimo.

Para finalizar, usted lo ha mencionado, querría hacer una propuesta en lo referente al transporte comarcal de la Ribera. Ha mencionado esa iniciativa privada que se ha establecido con ARASA, que la conocemos y además nos pareció una propuesta formidable, pero la misma línea del desarrollo que usted ha hecho para lo que es el desarrollo del transporte comarcal en Pamplona la quisiéramos también para la Ribera. Es una línea importante la que se ha unido, fundamentalmente para el servicio del Hospital, pero hay otro tipo de líneas y hay otro tipo de recorridos que se podrían plantear y que nosotros demandamos para que ustedes lo tengan en consideración y hagan una propuesta a medio plazo, planteando económicamente lo que supone por parte de acuerdos entre Gobierno y diferentes ayuntamientos.

Simplemente le comento que me parece que en los dos temas más fuertes que a mí me preocupaban no se ha recibido contestación, y lo que le sugiero es que tenga en su agenda tanto lo del segundo puente sobre el Ebro como lo del transporte comarcal y en breve plazo podamos discutir un proyecto, un presupuesto y la ejecución, que es de lo que se trata, porque hacer propuestas, como es el caso de la transpirenaica, en las que no se concretan, como he dicho al principio, ni plazos ni cuestiones económicas es volver a repetir un poco lo que ya viene en la memoria, y eso ya me lo había leído. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Gracias, señora Figueras. Señora Acedo, cuando quiera.

SRA. ACEDO SUBERBIOLA: En primer lugar, quiero agradecer la amplísima exposición del Consejero sobre todas las líneas de su departamento. La estructura con la que lo ha hecho ha sido para mí muy fácil de seguir, lo cual resulta, cuando menos, agradable.

Por otra parte, quería exponerle que, comparando muchos de los principios y de los planteamientos que ha hecho en los tres apartados fundamentales del departamento, sin embargo, tendríamos que decirle que lo de la experiencia de siete años puede hacer caer en la autocomplacencia y es peligroso. Creemos que eso irradia en parte de la exposición que ha hecho, porque hay muchos aspectos en los que, desde luego, yo por lo menos no me siento respondida. No me cabe la menor duda de que habrán tomado buena nota para tenerlo en cuenta si hace falta, pero me da la

sensación de que hay cosas por las que se dice que se apuesta pero realmente no sé si se hace lo suficiente o se pretende hacer lo suficiente. Por ejemplo, el tema del AVE. El AVE llega a Pamplona pero habría que insistir en decir: ¿y adónde más?, porque Pamplona no es el último punto del mundo para que venga el AVE. O el tema de la autovía Medinaceli-Tudela. Creo que las relaciones con Fomento, efectivamente, pueden ser buenas, pero, como he dicho al principio, pueden ser manifiestamente mejorables y creo que Navarra puede presumir de ser solidaria con el Estado y puede, a su vez, ser mucho más de tú a tú a la hora de negociar para exigir que también el Estado, cuando tiene interés, como tiene, en grandes vías como las que se están ejecutando y, sobre todo, en la Medinaceli-Tudela, incremente la financiación de tal forma que eso pueda ser una autovía como las del resto de los ciudadanos, porque al final los navarros vamos a ser los únicos que lleguemos hasta Soria pagando, de Soria a Medinaceli iremos gratis y de Medinaceli en adelante también iremos gratis. No parece muy razonable si no se hace el esfuerzo.

En todo caso, quería decirle que en ese ánimo que ha manifestado de colaboración, desde luego, nosotros estamos absolutamente por la labor. La tarea es importantísima, como bien ha dicho, coincidimos plenamente. Es un momento importante para el desarrollo de la Comunidad y las infraestructuras y los transportes son vitales. No creo que se haya justificado suficientemente, a pesar de la explicación, por qué se ha modificado la estructura sobre la sociedad de la información. En todo caso, esperamos que lo que haga sea aún más, que este departamento tenga, como he dicho al principio, ideas innovadoras y ahí nos encontrarán para todo lo que planteen que sea beneficioso y estratégico para la Comunidad, como son las infraestructuras. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señora Acedo. A continuación tiene la palabra el portavoz de Unión del Pueblo Navarro, señor Valero.*

SR. VALERO ERRO: *Muchas gracias, Presidenta. Doy la bienvenida, cómo no, al Consejero y a los miembros de su equipo. Quería empezar diciendo que nos encontramos muy satisfechos por la comparecencia y por la intervención del Consejero. Creo que nos vamos a quedar con cosas muy importantes. Respecto a obras públicas, ahí tenemos el plan director de carreteras, que se va a ejecutar, con actuaciones concretas, con la eliminación de puntos negros, y cualquier ciudadano va a estar a menos de veinte minutos de una vía de gran capacidad. Eso se consigue, y eso es conseguir el equilibrio territorial en Navarra. También estamos satisfechos de los acuerdos realizados con Fomento, de la autovía a Jaca, de la vía de gran capaci-*

dad a Madrid y también, cómo no, de la conexión con Francia. Cuando uno escucha lo de la conexión con Francia y las dudas que genera, lo que le genera es una duda sobre si los demás están apoyando verdaderamente que exista esa vía, por las veces que se dice y se habla de los problemas que tiene esa vía. También nos quedamos con la situación de que en estos cuatro años los kilómetros de autovía que se van a hacer en Navarra van a ser el doble de los que se han realizado en los últimos veinticinco años. Creo que es una cuestión importante que hay que resaltar.

Con respecto al ferrocarril, el tren de alta velocidad, aquí también, por experiencia personal en este caso, creo que hay un problema de definición. He oído a la portavoz de Izquierda Unida lo que ha dicho al respecto pero ese mismo grupo, en el caso de Tafalla, no apoya el tren de alta velocidad. No quiero limitarme a lo que es la población, sino que tenemos que hablar de política en general y de infraestructuras en Navarra, pero la verdad es que pediría a Izquierda Unida que se definiere claramente con respecto al tren de alta velocidad.

También nos quedaríamos con que la ejecución empezará en el año 2005. Es un primer paso, con la eliminación del bucle de Pamplona, que generará suelo no sólo para el desarrollo de obras públicas sino en general para el desarrollo de viviendas en la comarca de Pamplona y en Pamplona, liberará muchísimo espacio y beneficiará a los ciudadanos de Navarra. También nos quedaremos con el tema de la eliminación de los pasos a nivel. Se van a eliminar todos los pasos a nivel en Navarra, va a ser la primera comunidad pionera en la eliminación de la totalidad de los pasos a nivel, y, cómo no, también nos quedamos con una cuestión importante: se va a estudiar cómo llevar el ferrocarril a los polígonos industriales. Creo que es un dato muy importante que hay que tener en cuenta.

Con respecto a las infraestructuras hidráulicas, creo que hay que resaltar una gran obra: Itoiz. Es verdad que se ha terminado la obra en principio el 12 de septiembre, creo que lo ha recordado el Consejero, y el Canal de Navarra va a estar hecho en 2005 hasta Artajona, se va a facilitar que en 2005 tenga agua la comarca de Pamplona, no sólo para riego sino para boca. Y no sólo se consigue que la comarca de Pamplona tenga agua en 2005 sino también la zona media de Navarra, que ha tenido problemas y con esa conexión del Canal de Navarra en 2005 estará garantizado el consumo en toda la zona media.

También, con respecto al transporte de viajeros, creo que hay que destacar la sensibilidad del departamento y del Consejero en la exposición que ha hecho con la Mancomunidad de Pamplona a la hora de definir las necesidades. Creo que eso es loable y hay que alabar, se van a definir esas

necesidades de la comarca. También ha habido una cuestión importante para los que no somos de Pamplona, es el estudio acerca de dónde se mueven los ciudadanos en las comarcas, cómo un ciudadano de un pueblo necesita a ir a Pamplona o a la cabecera de esa comarca, ese estudio realmente de si tiene los hospitales o los centros sanitarios, dónde los tiene, a la hora de definir el transporte comarcal. También ha hablado de las nuevas tecnologías para que todos los ciudadanos sepan los horarios, los tiempos, los precios, puedan comprar un billete y no tengan que desplazarse, creo que es un gran avance. También ha hablado de la mejora del transporte aéreo a través de contactos con Iberia, para intentar mejorar los precios y destinos y que se va a avanzar en todo esto en estos cuatro años.

Con respecto a mercancías, creo que el Consejero ha sido claro a la hora de conseguir ese objetivo que tiene, que es liberalizar el mercado y crear una competencia. Ha hablado del programa PETRA y de que aquellos transportistas de mercancías tendrán que acogerse, de alguna forma, a este programa para poder competir el día de mañana en ese mercado global que es Europa. También, en cuestión de transportes de mercancías, cómo va a seguir apoyando la Ciudad del Transporte, ese aspecto que estaba ahí pero que se ha llenado y esa segunda fase a la hora de venderlo.

En definitiva, la intervención del Consejero y del Gobierno en este caso cuenta con nuestro apoyo total y absoluto, fundamentalmente la exposición y el programa que ha traído a este Parlamento. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Valero. A continuación tiene la palabra el portavoz del grupo Aralar, señor Jiménez.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Arratsalde on, guztioi. Consejero jauna. De la intervención del Consejero he sacado tres conclusiones aparte de los detalles que luego podemos comentar. La primera es que en la mayoría de los casos o si no en la totalidad ha calificado de máximo interés o de interés estratégico cada uno de los proyectos que ha expuesto para Navarra. La segunda es la máxima sintonía con Fomento o con los proyectos del Estado. Y la tercera, a la hora de hacer un recorrido por los diferentes proyectos que están en marcha, cierta euforia sobre los ritmos, que la ha expresado en los ritmos de adjudicación contabilizados en millones de euros.*

Creo que merece la pena hacer una reflexión inicial sobre estos aspectos, por lo menos para Aralar así es. ¿Navarra necesita realmente semejante volumen de infraestructura? Es decir, ¿el desarrollo de la sociedad navarra, la economía de la sociedad navarra, la industria de la sociedad navarra necesitan dos grandes salidas internacio-

nes por carretera y, lo que ha expresado, la voluntad de una gran salida internacional por ferrocarril? Estamos en una situación privilegiada con respecto a lo que es el eje fundamental de la relación y el transporte internacional, como es la Irún-Behobia. Una parte de esa vía pasa por nuestro territorio, tenemos diferentes enlaces a esa vía, bien sea a través de la autovía Sakana, bien sea la autovía a San Sebastián, bien sea a través de la autopista y ahora el acondicionamiento de la I21, ¿es necesario una nueva vía de gran capacidad que atraviese Navarra para ir a morir a la autopista de Bayona-Toulouse? ¿Qué garantías tiene Navarra de que Francia va a seguir esa autovía hacia arriba y que de ahí en muchos casos el transporte no va a tener que volver a Bayona, por ejemplo? Es decir, ¿cómo se ha cuantificado la propia demanda de Navarra? ¿Cómo se justifica que, además, se esté defendiendo que creemos un gran centro –algo así he creído entender– referente a la conveniencia de hacer algo parecido con respecto al transporte por ferrocarril? Creo que el dimensionamiento se tendría que justificar con datos, con estudios, para que podamos sostenerlo.

A la hora de presentar la sintonía entre Fomento y Navarra, parece más bien que Madrid diseña lo que quiere Navarra, es decir, la sintonía es tan grande que da la impresión de que somos nosotros los que diseñamos lo que va a hacer Fomento. Me da la sensación de que el tema no va por ahí, me da la sensación de que en la mayoría de los casos son necesidades del Estado y que Navarra pone a disposición su territorio, y no es tanto, como se quiere vender, que la sintonía es máxima. Claro que la sintonía es máxima, si ponemos el territorio a su disposición, faltaría más. Entonces, la pregunta clave en todo esto es la siguiente: ¿el territorio puede soportar el nivel de grandes infraestructuras, no sólo de red viaria, de ferrocarril, estamos hablando también de pantanos, etcétera, que se quiere plantear en Navarra? Ésa es la gran pregunta, es decir, ¿puede soportar o vamos a terminar destrozando nuestro territorio, dividiéndolo en parcelicas, donde vamos a tener, por supuesto, un movimiento de muchos camiones por unos sitios, de trenes por otros, que van a trasladar de Madrid a París o de Madrid a no sé dónde, pero que realmente poco va a quedar en cuanto a nuestro territorio y en cuanto a lo que pueda aportar al desarrollo de Navarra? Simplemente, más bien parece que hay mucho de una apuesta temeraria.

El señor Consejero, con siete años y con otros cuatro que va a estar serán once, probablemente, en los proyectos, que, como bien ha dicho, en algunos casos son a largo plazo, cubrirá muy bien su expediente, pero me imagino que el señor Consejero, como todos los demás, desaparecerá y las autovías, las vías de alta velocidad, el pantano de Itoiz

seguramente van a permanecer más que nosotros y no me parece que sea muy correcto ni muy conveniente analizarlo desde el punto de vista del éxito personal, creo que hay que hacerlo con unas miras bastante más largas que todas esas. Quizás una parte de la solución nos la ha dado también el Consejero al final, cuando ha dicho que en cualquier caso la construcción es una parte importante del motor de la economía y hacer muchas obras públicas mueve la economía. Por supuesto, pero la construcción también es un gran monstruo que nunca puede dejar de comer, entonces, ¿cuándo vamos a dejar de darle de comer a la construcción?, porque, claro, por esas vías, cuando acabemos dentro de diez años lo que ha expuesto ahora el señor Consejero, ¿qué le vamos a dar a la construcción? Además, la construcción, por supuesto, es un generador de economía, es un generador de bien social en algunas partes, pero, sobre todo, es un gran negocio para unos pocos. Entonces, está bien, pero vamos a ponerlo en su justa medida.

A continuación intentaré ser rápido y entraré un poco en la misma línea que ha seguido el Consejero. Autopistas. Peaje en la autopista Medinaceli-Tudela, ¿por qué?, ¿para continuar con el que ya existe? Nosotros lo que planteamos es que desaparezcan los peajes. Creo que llevamos muchos años reivindicando que desaparezcan todos los peajes, no nos pongan otro más difícil. Lo que queremos es que desaparezca el peaje Pamplona-Tudela, Pamplona-Irurtzun, y creo que además de Aralar lo quieren muchos más. ¿Por qué? Por tres razones. Pimera, el derecho a ir por una carretera en condiciones, pues las alternativas a esos dos tramos de peaje no son en absoluto excesivamente aconsejables. No creo que el señor Consejero ni su Director técnico estén muy contentos, por ejemplo, con el tramo que va de Berriozar a Irurtzun, y me refiero a la carretera nacional, no al tramo de autopista, por lo tanto, las alternativas, en cualquier caso, no son muy convenientes. La segunda razón es porque hay una desigualdad clara con respecto a los ciudadanos de Navarra según las zonas en las que se encuentren. Si vas a Tudela tienes que pagar, si vas a Jaca ahora no pagas y si vas a Logroño tampoco, si vas a Irurtzun pagas pero si vives en Irurtzun y vas a Alsasua no pagas. No tiene una justificación muy clara. Y una tercera razón es que ya hemos pagado suficientemente la autopista. ¿Cuántas veces tiene que pagar la sociedad navarra la autopista?, ¿cuántas veces la vamos a pagar? Eliminemos los peajes ya, ésta es la propuesta que traslada Aralar.

La transpirenaica. Por si quedaba alguna duda, Aralar está radicalmente en contra de esa vía. Pre-séntenos un estudio sobre las necesidades de Navarra que justifiquen esa vía. Aun y todo lo discutiremos, porque creemos que va a suponer un gran

impacto en el territorio, no solamente desde el punto de vista ambiental, sino por la zona que va a atravesar, por el tipo de economía que se da, por el tipo de cultura que se da, por el tipo de incidencia que tiene en el conjunto de los elementos que determinan un territorio. No vemos la necesidad en absoluto. Tampoco vemos qué beneficios va a traer a Navarra. Sin embargo, planteamos que esa zona tiene que mejorar muchísimo en el tema de comunicaciones. Somos muy osados, si se quiere, y quizá los técnicos podrían corregirnos, pero pensamos que es mucho más barato, mucho más eficaz y mucho válido para las necesidades de la zona crear unos ejes de entrada Erro-Aezkoa, Salazar y Roncal y una transversal de carreteras modernas, que permitan una comunicación real tanto para las personas como para las posibilidades de implantación de cierto nivel de desarrollo económico en esas zonas, que ya comunicarán con la autovía que va a Huesca o ya comunicarán con Pamplona. ¿Qué beneficio le supone a una persona de Espinal que pase una autovía internacional por delante de su pueblo? Explíquennelo porque es bastante difícil. Creemos que esas otras alternativas son más válidas y, desde luego, dos fundamentales y prioritarias son los túneles de Erro, de Mezkiritz y de Iso. Son problemas reales de comunicación para las personas y para el desarrollo de las zonas.

Y diré algo más, si tenemos muy buenas relaciones con el Gobierno de Aragón para llegar a un acuerdo para sacar adelante la autovía Pamplona-Huesca, ¿tan mal tenemos para arreglar el trozo de Aragón que va a Roncal, que lleva toda la vida casi intransitable? No parece justificable que el tramo de Navarra se hiciese por lo menos en parte hace muchos años y el de Aragón esté permanentemente intransitable. ¿Qué pasa, tan mal no llevamos con el Gobierno de Aragón?

En cuanto al tren de alta velocidad, tiene varias cosas buenas. Los que vivimos en Iruñerria –yo vivo en Berriozar– somos los más afectados por el famoso bucle, además tenemos el único paso a nivel que no iba a desaparecer nunca si no fuera por dos razones, o porque de repente se inventasen los trenes que van por encima del suelo o porque pasase una cosa como ésta, el tren de alta velocidad. He estado en el ayuntamiento muchos años y en Urbanismo también y nos llevan diciendo que iba a desaparecer el famoso bucle durante veinte años. Entonces, bienvenido sea en cierta medida si posibilita este tipo de ventajas, la desaparición del bucle, la liberación de esas zonas, la eliminación de pasos, etcétera. En cualquier caso, el problema es si el tren de alta velocidad va a ir por el corredor actual, es decir, ¿se van a aprovechar las tiradas de los corredores actuales o nos van a crear otra nueva tirada ferroviaria y vamos a tener, en cuanto a la afección del territorio, no sólo una,

sino dos? ¿No se va a aprovechar nada de lo que hay actualmente? ¿Para qué queremos la actual? Si algo crónico tiene Navarra es la deficiencia del transporte ferroviario, es decir, no sabemos para qué vale, a nosotros nos ha afectado toda la vida pero no sabemos para qué vale.

Y luego la pregunta que se ha hecho aquí: ¿hasta dónde llega el tren de alta velocidad? ¿Solamente vale para ir a Zaragoza y a Madrid? ¿Vale para algo más? La inversión es muy fuerte, la afección va a ser muy fuerte y si solamente vale para eso, igual se podrían conseguir, aprovechando el corredor actual y mejorándolo, por supuesto, otras alternativas de alta velocidad que no tengan que ser el famoso AVE. ¿Posición de Aralar? No estamos en contra del tren de alta velocidad, lo que queremos es saber qué se quiere hacer y cómo se quiere hacer. Eso es lo que queremos saber.

En cuanto al plan hidrológico, se ha centrado en dos cosas, pantano de Itoiz y Canal de Navarra. No voy a discutir ahora sobre el pantano de Itoiz, es una pelea muy vieja en Navarra. Me imagino que aquí quienes han estado anteriormente la habrán tenido, pero sí hay un problema que nos preocupa mucho. ¿El Gobierno de Navarra tiene dimensionadas cuáles son las necesidades de agua, me da igual que sea industrial, de boca, para desarrollo futuro o para turismo? ¿Tiene estudios de cuál es la capacidad de generación potencial de agua de Navarra? ¿Entiende el agua como algo que sale de debajo de la tierra, pasa por el río y se va, o la entiende como un bien estratégico? Y digo esto por la siguiente razón: ¿tiene el Gobierno de Navarra intenciones de reivindicar la capacidad y la decisión y soberanía sobre el agua? Porque Aralar así lo entiende, como un bien o como un recurso estratégico que cada vez tiene más valor y más importancia. Entonces, nos gustaría que, además de hacernos pantanos, pudiésemos decir algo respecto al agua. Además, no pedimos nada del otro mundo, la derecha aragonesa ha movilizado a la sociedad para tener derecho a decidir qué hacer con su agua. Tampoco estamos pidiendo algo tan raro, no creo que entre la derecha aragonesa y la derecha navarra, con la buena sintonía que hay y además coincidiendo en las jotas, tenga que haber esas diferencias. ¿Por qué aquí se rechaza y allí se está potenciando? Creo que son elementos claves que deberían ir en el fondo de la discusión de pantano sí, pantano no.

El Canal de Navarra, aparte del gran desembolso económico que supone, ¿qué uso va a tener?, es decir, ¿cuál es la demanda del Canal de Navarra? ¿Las cuotas que parece que se ponen encima de la mesa de lo que tendrían que pagar los usuarios son viables? Porque, claro, estamos haciendo el Canal, no sabemos si se va a llenar alguna vez, pero además no sabemos si va a haber demanda de

alguien que quiera coger el agua a los precios de los que se está hablando. Por tanto...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Señor Jiménez, por favor, vaya terminando.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: Sí, si me da dos minutos, lo intento. Entonces, respecto al tema del pantano y del Canal, como no tengo mucho tiempo, solamente diré que nos ha dolido mucho la saña y la venganza del derribo de los pueblos, y eso sí compete a usted. Porque si vamos a Aragón o al mismo Yesa, cuando baja el agua, podemos ir a las termas, bañarnos y no pasa nada, y en montones de pantanos nos llama la atención cuando aparece la torre de la iglesia, en Navarra parecía que era más oportuno derribar todo, que no sobresalga veinte centímetros del suelo, nos parece más una venganza que cualquier otra cosa.

Hay un último tema, y acabo, que para Aralar es muy importante y que es muy difícil abordar, y digo que es muy difícil porque es interdepartamental, es el tema del desequilibrio territorial, que en unas cosas afecta a este departamento y en otras a otros. Por ejemplo, todavía hay pueblos donde en verano, y no por consecuencia de la sequía, se bebe agua embotellada, donde el saneamiento todavía deja mucho que desear. Parece que el tema de telecomunicaciones ha quedado fuera, pero, por ejemplo, si estamos hablando de equilibrio territorial, ¿en qué momento vamos a dar pasos tan atrevidos, bueno, no tan atrevidos, como introducir en ciertas zonas de Navarra el tema del desarrollo tecnológico, la banda ancha, por ejemplo, que es lo que podría dar posibilidad en un momento determinado de que haya iniciativas empresariales y demás? Ya sé que hay muchos temas que afectan a muchos departamentos, pero, en cualquier caso, es un tema que nos preocupa mucho y que es difícil tratarlo en éste como en otros, porque siempre te tienes que salir del tema exclusivo del orden del día.

Para acabar, simplemente diré que nosotros, por supuesto, cogemos gustosos lo que ha expresado el señor Consejero de la voluntad de hablar, de hablar y de discutir. Nos parece muy bien, por ejemplo, la exposición que se ha hecho con respecto al transporte de la comarca de Pamplona; además de la voluntad, tampoco tiene que asustar el dinero. Todos sabemos que el transporte público es necesario y que siempre va a ser deficitario, entonces, si se hacen estudios que se consideran convenientes el dinero no debe ser lo que nos eche atrás.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Jiménez. A continuación tiene la palabra el portavoz de CDN, señor Pérez-Nievas.

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias al señor Consejero y a los señores

directores generales por la comparecencia. La comparecencia del Consejero demuestra ciertamente que el departamento está en buena forma. Es cierto que la claridad que ha mencionado la portavoz del Partido Socialista sobre lo que ha sido el informe de presentación de los objetivos de legislatura es así porque es evidente que, desde luego, es un departamento que, justo es reconocerlo, ha trabajado bien los últimos años y por esa razón presenta también los objetivos de manera tan clara.

Convergencia ha demostrado en los últimos años, y yo creo que en toda la legislatura, una capacidad de diálogo –y también el departamento con el partido–, incluso sin ser socios de gobierno, en cuanto a la gestión de iniciativas de beneficio para Navarra. En ese sentido, compartimos el cien por cien de los objetivos para esta próxima legislatura. Creemos que todos los retos son necesarios, y no puedo evitar, de alguna manera, entrar en las valoraciones que ha hecho el portavoz de Aralar, porque, al final, cuando se hace una crítica de lo que son los logros importantes para esta legislatura en este departamento, queda la sensación de que en el fondo no se está muy convencido de querer que Navarra francamente mejore, progrese y se incorpore en igualdad de condiciones que el resto de comunidades, fundamentalmente comunidades vecinas. Parece que se prefiere que Navarra vaya un poco al margen, que no haga la competencia leal a las comunidades con las que compartimos las vías de capacidad y en algunos casos incluso objetivos. Desde luego, me parece que lo más importante para nosotros y para este Parlamento es lo que concierne a Navarra, creo que los objetivos que se han presentado para la legislatura y las vías de gran capacidad son, desde luego, objetivos compartidos por todos, imprescindibles y necesarios para el desarrollo y progreso de la Comunidad. Plantea, y es cierto, que qué va a comer el monstruo los próximos años. El monstruo comerá de las autovías que se creen y de su conservación. Ha dicho que la conservación es una parte importante y, desde luego, no basta con acabar la carretera, sino que hay que mantenerla y mejorarla.

Siguiendo un poco las líneas que nos han presentado, en Convergencia nos parece que todas estas vías de gran capacidad, para entrar en el tema de carreteras, son absolutamente imprescindibles. Que los plazos de la Pamplona-Estella-Logroño se vayan cumpliendo es algo de lo que nos congratulamos y no nos parece ninguna euforia del Consejero. Ciertamente, pasando por la zona se constata que van a muy buen ritmo, y, en ese sentido, reitero que desde luego la forma de financiación de esa vía va a posibilitar que se hagan en Navarra otras inversiones fundamentalmente en conservación y mejora y, por lo tanto, bueno es recordar que aquel fue un proyecto que salió con

los votos de UPN y CDN y con la abstención de algún otro grupo incluso con la oposición.

Entrando en la crítica que se hace a que la autovía Medinaceli-Soria-Tudela sea de peaje, ciertamente, lo primero que surge es criticar que eso sea así, lo que pasa es que luego uno comprueba que lo que va a circular por terreno de Navarra son trece kilómetros y no parece lo más justo que hagamos recaer en el Departamento de Obras Públicas la crítica exclusiva de lo que esto supone, porque, al final, también constato que, dada la buena ejecución de lo que ha sido el departamento, se están ampliando las críticas no solamente a lo que supone a Navarra, sino que se le hace responsable al departamento incluso de lo que pueda ocurrir en Aragón e incluso de lo que pueda ocurrir en Soria y, en ese sentido, me parece que lo deseable, desde luego, sería, y como tudelano también tengo que decirlo, que fuera una autovía gratuita, pero, al fin y al cabo, la realidad es que por Navarra pasan, como ha dicho el Consejero, los trece kilómetros.

Hace también una crítica a lo que es la transnavarra y esa vía de capacidad. También subyace, de alguna manera, esa cuestión de aparentar no querer que Navarra tenga un desarrollo propio, más allá de lo que pueda ser Behobia, de lo que pueda ser Irún, con el país vecino, con Francia. Los más de cien kilómetros de frontera, desde luego, hacen imprescindible que haya una vía de comunicación. Y también hay que decir que, efectivamente, lo que se nos plantean son avances. Hay que recordar que, desde luego, hace unos años parecía improbable que fuera una carretera o una autovía de gran capacidad por ahí, ahora estamos hablando ya de que va a ser carretera y se están dando los plazos para que se haga. Por lo tanto, nosotros reiteramos el apoyo a esta vía que consideramos imprescindible, de la misma manera que la autovía a Jaca.

Valoramos positivamente que se eliminen los puntos negros y coincidimos con el Consejero en que, por desgracia, eso no va a hacer absolutamente posible la eliminación de los accidentes con víctimas mortales. En todo caso, siempre es importante que vayan desapareciendo los que hasta ahora han sido considerados puntos negros en la Comunidad.

Nos parecen importantes las grandes vías y entendemos que desarrollo tan importante como la construcción de las grandes vías tiene que ser también, y así ha sido puesto de manifiesto por el Consejero, la construcción de los enlaces de estas grandes vías, porque son los que posibilitan, aunque se ponga en duda en alguna intervención, el desarrollo económico de las zonas afectadas por el paso de las autovías. A nadie le cabrá la duda de que la autovía del Norte ha supuesto un tremendo

desarrollo para las poblaciones por las que pasa, y pongo el ejemplo, por conocerlo más de cerca, de la población de Areso, para la que, evidentemente, ha supuesto un progreso constante y en aumento cada año desde que se puso en marcha la autovía del Norte.

Es cierto también, en cuanto al ferrocarril, que sería deseable, señor Consejero, que cuanto antes sepamos, como ha explicado la portavoz de IU, los trazados definitivos y la existencia de paradas, más que nada porque eso, desde luego, sí que influye en el desarrollo de las zonas por las que va a pasar el tren o en las que puede parar, y es cierto que Navarra tiene que tener claro esto cuanto antes para poder iniciar los planes estratégicos de desarrollo de determinadas zonas de Navarra que, desde luego, se van a ver tremendamente afectadas una vez que sepamos el trazado definitivo y las paradas en lo que hace referencia al tren de alta velocidad.

En cuanto a obras hidráulicas, nosotros entendemos el Canal de Navarra prácticamente como una autovía de desarrollo fundamentalmente del mundo rural. Esta mañana el Consejero de Agricultura ha expuesto lo que puede suponer para la industria agroalimentaria el desarrollo del Canal, con empresas a la espera de que circule el agua por el canal para poder ampliar los negocios. Simplemente queremos constatar, en cuanto a obras hidráulicas, que resulta sorprendente la coincidencia de Aralar con la derecha aragonesa, no deja de ser una sorpresa que, en todo caso, parece digna de analizar.

Para finalizar, valorando un poco lo que ha sido la interpretación, en mi obligación de repasar –no sé si lo he dicho al principio o no– el cumplimiento del pacto de gobierno entre UPN y CDN, se constata que, desde luego, absolutamente todas las medidas contempladas en ese acuerdo, que no ha sido así con todos los Consejeros, han sido reseñadas en la intervención del señor Consejero de Obras Públicas, por lo tanto, entendemos que ahí la satisfacción es plena.

Y el último tema que quisiera destacar es la importancia del incremento de la potestad de inspección y sancionadora que se ha hecho en el transporte de mercancías, porque, desde luego, el constante incremento del transporte y además del transporte de mercancías en las vías de gran capacidad puede aumentar en algunos casos el riesgo de accidentes y, desde luego, la función de inspección y de sanción podría evitarlo.

Por último, simplemente quiero animar al Consejero a que mantenga esa salud democrática de enviar al Parlamento el informe anual del estado de los contratos. Creo que habría que plantear que eso fuera una constante de todos los departamentos. Simplemente, reitero el compromiso de seguir

adelante en la colaboración en este Gobierno entre UPN y CDN y muchas gracias por su intervención. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Pérez-Nievas. Tiene la palabra la portavoz de Eusko Alkartasuna, señora Santesteban.*

SRA. SANTESTEBAN GUEL BENZU: *Buenas tardes, señor Consejero. Quiero agradecerle la exposición y, sobre todo, hacerle un ruego. Al terminar la intervención ha dicho: y en las materias a las que me he referido en la intervención me tendrán ustedes siempre. Le agradecería que, además de ésa, metiese dentro a la 121, que curiosamente ni el señor Presidente la nombró en el discurso de investidura ni usted ha hecho referencia, creo, y ésa es la que más interesa. Me interesa porque la padezco, y no me sirve de nada decir que hay ahí un problema, si usted ya lleva siete años y tiene cuatro más alguien tendrá que darle solución, porque a los vecinos que estamos sufriendo esa carretera no nos sirve, los problemas están ahí y los políticos están para solucionar los problemas.*

Ha hablado de equilibrio. El equilibrio, señor Valero, no hace que en Navarra yo esté a veinte minutos de una vía rápida. Yo estoy a veinticinco minutos de San Sebastián cogiendo la A-8, a veinticinco minutos de Biarritz cogiendo la francesa, y estoy a veinticinco minutos de la salida del túnel de Belate, o sea que ya me contará usted dónde enlace yo con las vías de gran velocidad. Sabemos que estamos en el corner y que tendremos alguna dificultad, pero la verdad es que cuando se habla de minutos hay que pensar en todos los navarros, y nosotros también somos navarros.

Respecto a la transnavarra, yo no tengo ninguna duda de que a los navarros les interesa, a unos más que a otros, pero tengo todas las dudas de que les interese a los franceses. Además, una, que vive en un pueblo que tiene dos fronteras, se conoce muy bien la situación del Pirineo francés. La situación del Pirineo francés es que el Pirineo francés, hasta el Prepirineo, es tan llano que les permite tener una autopista, de tal modo que si uno quiere ir al Pic du Midi de Bigorre, se sale de la autopista, coge un funicular y en un cuarto de hora está a 3.000 metros viendo todo el Pirineo. Ya me dirán ustedes en qué parte del Pirineo español se puede hacer eso.

Por otra parte, las salidas a Francia, las salidas a la frontera o los pasos de los camiones españoles necesariamente para incorporarse a Europa sólo tienen dos vías: Behobia y la Junquera. El problema es nuestro, a los franceses para venir les basta con eso y cuando van a Alemania tienen sus propias fronteras, cuando van a Bélgica tienen sus propias fronteras, cosa que no es el problema de

los camioneros españoles. Los camioneros españoles tienen que pasar indefectiblemente por esas fronteras, lo cual hace que el problema sea nuestro y no de los franceses. ¿Qué ha pasado –y eso sí que se le puede preguntar al Gobierno de Aragón– con la vía que han abierto en el túnel de Canfranc? Han abierto una vía, ¿y qué ha pasado por la parte francesa?, pues que no llega a ninguna parte. Sale usted a Francia y tiene la misma carretera tercermundista que tenía antes, y este año, que ha nevado mucho, gran parte del invierno ha estado cerrada por los aludes, porque está en pleno Pirineo. Y así, alguna experiencia de hacer una autovía que iba de ningún sitio a ninguna parte, aunque ahora ya se aproveche, ya tenemos. Nosotros podemos tener mucho interés en esa carretera, pero tengo serias dudas de que el Gobierno francés tenga interés en seguirla, porque ahí está la carretera que han hecho en Aragón y los franceses no la han seguido. ¿Por qué vamos a pensar que tienen más interés en hacer la nuestra que en hacer la de Aragón si la de Aragón está más centrada, si el polígono industrial de Zaragoza es muchísimo más importante y pueden tener un corredor hacia el Pirineo y ya tienen la parte española abierta? Ésas son mis dudas.

Ahora voy a hablar de la 121 y del transporte. El señor Palacios seguramente sabrá cuál es el estado de la situación, hay un nuevo Consejero en la Comunidad Autónoma Vasca e igual es más fácil entenderse. Yo no sé si es problema de personas o es problema de actitudes, de todas las actitudes, no voy a dar por buenas unas sí y otras no, pero lo que sí es cierto es que estamos donde estábamos y no hemos avanzado absolutamente nada. El señor Consejero sabe que, en la medida en que se van mejorando los tramos de la 121-A, el aumento del tráfico pesado y peligroso es inmenso, por una razón muy sencilla, porque esa carretera ofrece unos niveles de descenso mucho menos peligrosos y porque no hay que pagar peaje. Un camión que va desde Pamplona a Behobia por la A-15 tiene que pagar en Zuasti y tiene que pagar en la variante de San Sebastián, y si lo hace por Belate le sale gratis, por lo tanto, los camioneros, que están a trabajar y a ahorrar, no pagan ningún peaje cuando van por la 121-A, lo que está redundando en que el tráfico de camiones sea muchísimo mayor. Eso es constatable y, desde luego, les invito al señor Consejero y a su Director General a que vayan un día a la carretera de Bera, y que vayan de incógnito, porque la gente está llegando ya al límite de su capacidad de aguante.

Y eso se agrava porque en la comunidad vecina no pueden circular los camiones los fines de semana y en la de Navarra sí. ¿Qué supone eso? Que nos conozcamos todos los camiones de todas las compañías de transportes que circulan por la

Comunidad, que empiezan a hacer suyos todos los sitios susceptibles de aparcar desde Santesteban y que a las nueve de la noche de todos los domingos hacen unas colas kilométricas colapsando la carretera, los quince kilómetros que hay de salida hasta Behobia. Es un camión detrás de otro sin guardar ningún tipo de distancia, sin que aparezcan ni la Ertzaintza ni la Foral –no sé si es competencia suya o no– ni la Guardia Civil ni nadie, de tal manera que si pasa cualquier cosa la ambulancia tendría que recorrer varios kilómetros invadiendo el carril izquierdo y con suerte de que no venga nadie. Ésa es la situación que tenemos desde hace mucho tiempo y espero que el señor Consejero nos dé una solución. Eso está pasando ahora. Y le voy a decir una cosa, la zona nunca ha tenido cuatro Parlamentarios, hay uno de Elizondo, otro de Almádoz, otro de Lesaka y otro de Bera, y están absolutamente convencidos de que hemos venido casi exclusivamente a solucionar el problema de la carretera. O sea, creo que el señor Consejero tiene una ocasión de oro para en estos cuatro años, mejor en tres y, a ser posible, en dos, darnos una solución. Esto en cuanto a la 121.

En los otros temas, como a nosotros no nos va a pasar el tren de alta velocidad... Me alegro mucho y estoy absolutamente de acuerdo en que habría que mirar la necesidad y otras cosas. Estaremos dispuestos a trabajar con el señor Consejero en todo lo que haga falta, fundamentalmente para nosotros es prioritario una solución a la 121-A. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Santesteban. Tiene la palabra el portavoz del grupo Mixto, señor Etxegarai.*

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Gracias, señora Presidenta. Agradezco, en primer lugar, la presencia del señor Consejero y de los directores generales ante esta Comisión y la información que nos ha dado el señor Consejero. Todos supondrían que iba a hablar de la 121, pero como ya se ha hablado anteriormente mucho solamente voy a dar unos detalles. Solamente les pido que se acuerden de que esa carretera está ahí, porque, además, entre Lesaka e Irún se dobla el tráfico pesado ya que hay en Lesaka una fábrica que mueve 760.000 toneladas de acero al año y 1.150 trabajadores que se mueven en autobuses o en coches para llegar a trabajar a esa empresa. Y también hay dos grandes polígonos industriales, uno en Bera y otro en Lesaka, que emplean a otras mil personas que también van a trabajar en coche. Con eso terminaría, pero voy a hacer dos preguntas más sencillas. ¿Tienen noticia del malestar que hay en Santesteban por la salida y entrada desde Irún y hacia Irún del nuevo trazado de la carretera? Y la segunda sería si van a entrar a valorar el estudio de alternativas que varios vecinos de Bera y la Agrupación de agricul-*

tores ecológicos de Navarra han pedido. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Etxegarai. Cuando quiera, señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. Voy a procurar contestar a todos los señores portavoces. En primer lugar, tengo que decir a la señora Figueras, con todo el cariño, y esto se puede extender también a otros portavoces que han intervenido después, que cuando ha hablado no sabía si estaba hablando la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida en el Parlamento de Navarra o estaba hablando la Concejal de Tudela, porque una cosa es el Ayuntamiento de Tudela, donde se puede hablar de temas locales, pero aquí estamos presentando lo que son las directrices, los planes para una legislatura en el Parlamento de Navarra, y el Parlamento de Navarra no es en un caso Tudela y ese corrigo de ahí y en otro caso no es lo que puede ser sólo la 121. Estamos hablando de toda Navarra, por eso decir, como ha dicho alguno, que, en cuanto a los demás temas, como no les va a pasar el AVE... El AVE pasa por Navarra, y aquí somos Parlamentarios del Parlamento de Navarra, por lo tanto, señorías, creo que en vez de hablar tanto de cuestiones locales que quizás son fruto del clientelismo político o de un prorrateo hecho en función de no sé qué parámetro, tenemos que hablar de los temas que son fundamentales, que son estratégicos para Navarra, es decir, de lo que he procurado hablar en mi primera intervención, de las directrices del departamento.*

Paso al primer aspecto del que la señora Figueras ha hablado, que es la transnavarra. Dice que no se han dado plazos, que no se ha dicho nada. Como les he dicho, el pasado mes de febrero se firmó un nuevo convenio de cooperación transfronteriza entre las dos administraciones, el Gobierno de Navarra y el Departamento de Pirineos Atlánticos. El primero se firmó hace unos años y fruto de él es ese estudio de alternativas en el que se estudiaron hasta cuarenta alternativas de todo tipo, ferroviarias, de mejora de las carreteras actuales y de construcción de nuevas vías, y se estudiaron desde diversos puntos de vista, desde el técnico, desde el económico, desde el medioambiental, desde el social, y se vio que era viable. Y ahora lo que se va a hacer es el anteproyecto de esta obra, para lo cual, mediante un concurso internacional, se adjudicará a una empresa hispanofrancesa, y eso lo vamos a tener previsiblemente dentro de dos años, cuando termine el año 2005. ¿Y qué nos va a decir eso? Pues vamos a tener los posibles trazados, que es lo primero que se va a hacer, que se van a concertar, como se ha venido haciendo hasta

ahora, con todos los ayuntamientos de la zona tanto de Navarra como del otro lado de los Pirineos, porque, como les he dicho en mi primera intervención, nosotros lo que queremos en todo momento es mantener bien informados a los afectados, no sólo en esta actuación, sino en todas las actuaciones que se están llevando a cabo en Navarra. De todas ellas se les informa a cada ayuntamiento por separado, de lo que es el proyecto en general y de lo que afecta les a ellos. Y, una vez que hayan escuchado todos ellos, tendremos lo que será el trazado definitivo. Pero no sólo eso, sino que además, cuando termine este anteproyecto, dentro de dos años, vamos a tener la declaración de impacto ambiental de los dos lados de los Pirineos, vamos a tener lo que es el presupuesto económico de la obra, incluso se podrá tener también la relación de bienes y derechos afectados. Por lo tanto, creo que es un paso importantísimo el que se va a dar en estos dos próximos años, y eso será lo que nos permita a las dos administraciones en ese momento poder decidir si se sigue adelante.

En relación con la Medinaceli-Tudela, en primer lugar, no sé qué decía de que Soria se queda descabalgada. No es cierto, Soria se queda en el centro de esta vía de comunicación, no la va a tener a sesenta kilómetros. Como éste, además, ha sido un tema recurrente, del que varios portavoces han hablado, lo que les tengo que decir es que hay que hacer una breve historia de este proyecto. Nos tenemos que remontar al año 1990, cuando el entonces Ministro de Obras Públicas y Medio Ambiente y el Presidente del Gobierno de Navarra, don Gabriel Urralburu, anunciaron que se iba a construir la autopista de peaje Madrid-Tudela. En ese momento la sociedad navarra –tengo los recortes de prensa de ese momento– lo acogió con gran gozo porque se iba a hacer por fin esa vía que iba a comunicar Navarra con el centro de la Península, sobre todo con la capital de España. Sin embargo, desde el año 1990 y hasta el año 1996 nada se hizo al respecto, sólo aparecía en el plan director de infraestructuras 1993-2007 en Navarra como una autopista de peaje al cien por cien. Es decir, lo único que se hizo hasta el año 1996 fue trazar una raya en el mapa de España. Ustedes saben que la tramitación de una obra es larga. No es eso de decir presentamos una moción para que se hagan los túneles para ir por Zubiri hacia Roncesvalles y que el año que viene se construyan. Como bien saben ustedes, una obra pública, desde que se pone en marcha, lleva entre nueve y once años, porque hay que hacer el estudio informativo, la información pública, la declaración de impacto ambiental, que eso supone unos cuatro años, después está la elaboración de los proyectos constructivos, que eso lleva en torno a los dos años; la licitación, expropiación y adjudicación, que es un año; y luego la ejecución de la obra y la puesta en servicio, que

puede durar entre dos y cuatro años. Pues bien, hasta el año 1996 no se puso en marcha esta vía, la Madrid-Tudela, que era la autopista de peaje que aparecía, como les digo, en ese plan director de infraestructuras 1993-2007, que fue aprobado en el año 1993.

Esta autopista tiene tres tramos, el primero de ellos es el Madrid-Guadalajara, que, como bien saben ustedes, va a entrar en servicio inmediatamente como autopista de peaje; el tramo intermedio, que es el que va de Guadalajara a Medinaceli, en el que en un plazo largo de tiempo no se va a hacer nada porque con la capacidad que tiene la actual N-2, la autovía Madrid-Zaragoza, es suficiente; y el tercero de los tramos es el Medinaceli-Tudela, que es el que a Navarra le interesa. Pues bien, ése es el panorama que nos encontramos cuando llegamos al Gobierno en el año 1996, de esa autopista de peaje no se había hecho absolutamente nada, solamente anunciarlo en el año 90 y ponerlo en ese plan director. El objetivo que nos marcamos en el Gobierno de Navarra fue que éste era uno de los ejes estratégicos de Navarra y que, por lo tanto, el tramo Medinaceli-Tudela se tenía que construir cuanto antes. Así, empezamos a movernos y a realizar las gestiones, por una parte íbamos solos y por otra parte acompañados de otras comunidades autónomas, porque el objetivo, como les digo, es que se hiciera cuanto antes. Lo que ocurre es que cuando uno pisa suelo y se encuentra con que se ha dejado como herencia que eso es una autopista de peaje, como tal, no salían los números, o sea, no iba a haber ninguna empresa concesionaria que quisiera meterse a construir ese tramo Medinaceli-Tudela y después gestionarlo. ¿Cuál era la otra solución? La otra solución podría haber sido que toda ella hubiese sido una autovía, pero eso no estaba previsto en los presupuestos del Ministerio de Fomento como tal, estaba previsto como autopista de peaje, y no había dinero para hacerla. Entonces, ¿qué solución es la que se ha buscado? La más realista, que es que el tramo que se puede hacer como autopista de peaje, como es el Tudela-Soria, se construya como tal, y el otro que se construya como autovía. De esta manera, como les he dicho en mi primera intervención, vamos a conseguir que en un plazo más corto se pueda ejecutar esta obra.

Como les he dicho, en estos momentos está pendiente de que se apruebe en las próximas semanas o en los próximos meses la declaración de impacto ambiental de estos más de 150 kilómetros, y a partir de ese momento lo que se va a hacer es, por una parte, encargar los proyectos constructivos en el tramo de autovía entre Soria y Medinaceli, con lo cual se podrá empezar la construcción en el año 2005, y también, una vez redactado el anteproyecto constructivo, en los próximos meses se puede pro-

ceder a sacar a concurso la concesión del tramo de autopista Tudela-Soria. Por lo tanto, en lo que otros dejaron, que era cien por cien autopista, nosotros hemos logrado que la mitad sea libre de peaje, y lo que hemos hecho ha sido dar los pasos para que a lo largo de esta legislatura se pueda empezar su construcción. Eso es lo que hay en relación con la Medinaceli-Tudela.

Ha hablado la señora Figueras del ferrocarril y ha preguntado cuáles eran los plazos para el tren de alta velocidad y también si va a parar en Tudela. Creo que en relación con el tren de alta velocidad ya les he dicho que en estos meses desde que se ha firmado el convenio con el Ministerio de Fomento, es decir, desde diciembre hasta ahora, se ha adelantado y se ha actuado de forma decidida en todo lo que son los estudios informativos que afectan a la red ferroviaria en Navarra. La totalidad del trazado ferroviario en ancho internacional entre la nueva línea Madrid-Zaragoza-Pamplona, como saben ustedes, ha sido sometida a información pública. El señor Jiménez preguntaba qué es lo que se va a hacer. Pues ya ha sido sometido a información pública, ya han podido usted y su grupo parlamentario estudiar el tema. Los tres tramos, es decir, el Casetas-Castejón, el Castejón-Pamplona y el comarca de Pamplona, están en estos momentos en la fase final de declaración de impacto ambiental. Y, como les he dicho también en mi primera intervención, el Ministerio de Fomento prevé la contratación de los proyectos constructivos de una manera inmediata, y de los tres, como también les he indicado, va a dar prioridad a lo que es la eliminación del bucle ferroviario, que parece que eso sí que les importa a algunos porque viven en Berriozar pero no les importa el resto, y la nueva estación.

Y en relación con la Ribera, efectivamente, el tren de alta velocidad va a parar en Tudela. En estos momentos, como sabrá la señora Figueras, se han sacado a información pública las dos posibles alternativas. Una de ellas es que por el trazado actual vaya también el tren de alta velocidad, para lo cual hay que adaptar las vías al ancho internacional, y la otra es que vaya por las afueras. Es algo que se tiene que decidir en los próximos meses, y para ello se tendrán que hacer los oportunos estudios, en los cuales colaborarán el Ayuntamiento de Tudela, el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento. Lo que le digo es que el tren de alta velocidad va a pasar y va a parar en Tudela.

Ha hablado del nuevo puente de Tudela. Lo que le tengo que decir es que el nuevo puente de Tudela es una actuación que se va a acometer a lo largo de esta legislatura siempre que haya consignación económica suficiente para poder realizarla, como en el resto de las actuaciones. Puedo decirle que en

estos momento cuenta con la declaración de impacto actual, con el proyecto sectorial de incidencia supramunicipal, que ha sido sometido a información pública y que se adjudicará a lo largo de esta legislatura.

Y en relación con el transporte urbano de Tudela, es algo que se tendrá que plantear no desde el Gobierno de Navarra sino desde el Ayuntamiento de Tudela y se tendrá que estudiar, y entonces veremos si es posible o no realizar una reestructuración. Lo que puedo decir es que desde la Dirección General de Transporte vamos a estar abiertos a todo lo que se nos diga para estudiarlo con cuidado y ver si es posible hacerlo.

A la señora Acedo le tengo que agradecer que le haya gustado la estructura de la exposición y también su ofrecimiento. Espero que a lo largo de estos cuatro años, tanto con el grupo parlamentario socialista como con el resto de los grupos, podamos llegar a acuerdos, porque, como les he indicado en mi primera exposición, los proyectos de obras públicas, en primer lugar, no tienen ideología y, además, son proyectos que afectan a todos los navarros y conviene que se cuente con el mayor apoyo parlamentario.

Ha dicho que el tren de alta velocidad va a llegar a Pamplona, y preguntaba: ¿y luego qué? Tengo que decirle que, tal y como está previsto en el convenio firmado con el Ministerio de Fomento, está previsto dentro del plan de infraestructuras del Estado 2000-2007, horizonte económico 2010, que llegue hasta Pamplona. Y a partir de ahora hay que estudiar cómo va a ser la conexión de este tren, porque el fin no es Pamplona, sino que de Pamplona tiene que seguir. Lo que le puedo decir es que en ese convenio se puso algo de lo que creo que la mayoría de la gente no se percató, es algo que lo incluimos desde Navarra y que contó con el apoyo del Ministerio, y es lo siguiente: se va a construir el tren de alta velocidad con plataforma para doble vía. Esto es algo muy importante, es decir, que todo esté previsto para que en su momento se pueda poner la doble vía de ancho internacional. Por lo tanto, ahora lo que tenemos es que va a llegar a Pamplona en este horizonte y, como le digo, seguiremos trabajando para ver cómo es esa conexión, si es con la Y vasca, yo creo que no tenemos que cerrar ninguna puerta, y puede, por qué no, haber también una conexión directa con el otro lado de los Pirineos a través de Navarra.

De la Medinaceli-Tudela creo que le he contestado. Después me ha hablado de un eje importante, como es el Estella-Tafalla-Sangüesa. Es un eje que está en ejecución en estos momentos y, por ejemplo, en el tramo entre Tafalla y Sangüesa queda sólo un trozo muy pequeño y está previsto actuar en él. También ha hablado de otros temas que me parece que son de menor importancia, como pue-

den ser el paso ganadero de Narvarte y cosas así, que además están ya resueltas en estos momentos como estaban también resueltas en la campaña electoral. Por mi parte, agradezco su espíritu de colaboración y le diré que en ese camino nos encontraremos. Estoy seguro de que podremos llegar a acuerdos.

Al portavoz de UPN también le agradezco su intervención.

El señor Jiménez ha hecho una serie de reflexiones: para qué la transnavarra, que la transnavarra va a ser una vía que va a servir para que vayamos hacia Bayona, que ya tenemos la Irún-Behobia. Esto me recuerda mucho a eso que ya he oído a otros portavoces de otros grupos en este mismo Parlamento, que la salida natural de Navarra a Francia es por Irún. Esto lo he oído a alguno, cuando Navarra tiene, como he dicho en mi primera intervención, más de 160 kilómetros de frontera. Pero no es sólo eso, sino que además la conexión entre los dos lados de los Pirineos a lo largo de la historia se ha hecho a través de Navarra, como bien sabrá su señoría. Desde Carlo Magno, desde el Camino de Santiago, desde la Guerra de la Convención, desde los Cien Mil Hijos de San Luis, etcétera, todo ha venido por Navarra.

Le he oído decir que qué es lo que se pretende con todo esto que estamos haciendo, que si el territorio puede soportar las infraestructuras. Pues, mire, no sólo las puede soportar, usted verá lo bien integradas que están todas las obras públicas que se construyen en el medio ambiente y en el medio natural y la riqueza que da a todos los que viven en las zonas por donde pasan esas infraestructuras, y con ellas no se destroza el territorio. El portavoz del grupo parlamentario de CDN hablaba de Areso, yo le invito a que vaya a Areso y vea lo bien integrada que está en el medio ambiente la autovía de Leizaran, ésa que tantos problemas tuvo en su día.

Cuando le escuchaba me estaba acordando de un artículo que escribí hace unos meses, que se titulaba –me parece que era algo así– “hay que superar al Conde de Gajes”, que fue un virrey de Navarra allá en el año 1750 y es el que metió a los navarros el gusanillo por hacer carreteras. Todas las carreteras eran para ir hacia el sur, durante doscientos y pico años hemos vivido de espaldas a lo que es el norte de Navarra. La parte de Aoiz ha sido una zona que ha estado totalmente abandonada, me parece que es la última carretera que se construyó y además no como una gran carretera en los últimos años del siglo XIX. Estamos en el siglo XXI, han desaparecido las fronteras, creo que ya es momento de superar al Conde de Gajes y a todos los que han venido después de él y de ver que Navarra tiene que tener una comunicación con el otro lado de los Pirineos. En el plan director de carreteras vamos a hacer los ejes estratégicos,

estamos construyendo el Pamplona-Estella-Logroño, y ya se ha adjudicado el tramo de la autovía subpirenaica hasta Monreal.

¿Que pretendemos mejorar las comunicaciones entre todas las zonas de la Navarra de este lado de los Pirineos? Hombre, vamos a mejorar también las relaciones con ésa que fue nuestra sexta merindad, por eso es la transnavarra, y a todos los que viven en esa zona de Navarra, con una vía de comunicación, que, como le he dicho, queremos que esté integrada no sólo medioambientalmente sino también que tenga los enlaces necesarios para que sirva para irrigar riqueza a las zonas por las que pasa. Puede preguntar, como le he dicho, lo de Areso, pero si usted conoce a alguien de Leitza puede preguntar también si la autovía de Leizaran ha llevado riqueza a su pueblo, o también se puede preguntar por la autovía de la Barranca, que eran zonas muchas de ellas en paro y ahora están con pleno empleo. ¿Y eso por qué ha sido? Pues ha sido, ni más ni menos, porque tienen una vía de comunicación.

Ha hablado de los peajes. Ya les he dado una explicación del tema de la Medinaceli-Tudela. En relación con los peajes de la autopista, tengo que decir que los peajes en la autopista se han rebajado un 75 por ciento entre los años 97 y 2000. Le puedo dar cifras: en estos momentos 90.000 usuarios de Navarra tienen la tarjeta A-15 y se benefician de los descuentos. Pero no sólo eso, sino que el tráfico en la autopista ha pasado de los 5.500 vehículos/día que había en el año 96 a los 12.500 que hay en estos momentos. Por otra parte, el tráfico en la Nacional 121, no en la que les afecta a los portavoces, a quienes luego responderé, sino de Pamplona para abajo, se ha reducido en un 50 por ciento. Esto es lo que se ha conseguido con esa reducción de peaje.

En relación con la transpirenaica dice que están radicalmente en contra. No me sorprende, no es nada nuevo. Pregunta que si hay algún estudio que la justifique. Pues sí, ya le digo que está hecho. Es ese estudio de alternativas que se hizo entre los años 98 y 99. Dice que va a causar un gran impacto en la zona. Efectivamente, lo va a causar, pero va a ser un impacto favorable. Y no sólo eso, sino que además personas de la zona y personas que tienen un peso en la zona dicen: la gente de aquí quiere que se haga.

Ha hablado del Gobierno de Aragón, de cómo es que llegamos a acuerdos con el Gobierno de Aragón para hacer la subpirenaica y no se llega para arreglar el tramo de la entrada al Valle de Roncal. Mire, no se ha llegado a acuerdos con el Gobierno de Aragón porque el Gobierno de Aragón no tiene competencias en estas materias, el acuerdo se ha hecho, como hemos dicho y como está plasmado en el convenio del mes de diciembre,

con el Ministerio de Fomento, que es el que tiene las competencias. De formas, lo que es el puerto de las Coronas, que es el acceso al Valle del Roncal desde Navarra, en estos siete años ha sido reformado íntegramente.

Me alegro, y lo he dicho antes, de que le parezca muy bien que desaparezca el bucle y que se liberen las zonas de su pueblo.

En relación con el trazado del tren de alta velocidad tengo que decirle que, efectivamente, va a haber dos trazados: uno, el del ancho Renfe y, otro, el del tren de alta velocidad.

Ha hecho una reflexión, ha dicho que no saben para qué sirve el ferrocarril en Navarra. Pues, mire, eso es lo que queremos, que dentro de muy poco sepamos para qué sirve el ferrocarril en Navarra, porque usted tiene la mentalidad de la época del Conde de Gajes y también la mentalidad que tenían los navarros del siglo XIX, cuando se quiso construir el tren Madrid-París a través de Navarra. Entonces los navarros del siglo XIX, con una mentalidad decimonónica, decían que lo que había que hacer en los Pirineos era poner unos pirineos encima para impedir que pudiesen venir de allí no sé si las ideas liberales o qué. El hecho es que el tren llegó a Pamplona y de Pamplona para ir hacia Francia se tuvo que desviar por la izquierda hacia Alsasua. Desde entonces hasta ahora no ha habido una mentalidad ferroviaria en esta tierra nuestra. Eso es lo que queremos, que a partir de ahora se empiece a utilizar este modo de transporte por el que no sólo el Gobierno de la nación sino también la Unión Europea y el Gobierno de Navarra, como les he dicho, apuestan decididamente.

¿Qué se quiere hacer con el tren? Ya le he contestado, ahí está, ha estado a información pública.

En relación con el agua, preguntaba si el Gobierno de Navarra tiene dimensionadas las necesidades de agua de nuestra Comunidad. Tengo que decirle que, por supuesto, los estudios están hechos, está dimensionada hasta la última gota. Nosotros entendemos, y así lo he dicho en mi primera intervención, que el agua es un recurso estratégico, y es por eso por lo que se está construyendo Itoiz-Canal de Navarra, ese binomio tan importante y fundamental para el desarrollo de Navarra, porque Itoiz-Canal de Navarra para lo que va a servir es para dar de beber a Navarra. Recuerdo que en la legislatura del año 91 escuché en este Parlamento a algunos portavoces que decían: sí, se va a construir Itoiz, pero no se va a construir el Canal de Navarra, y esta agua va a ser para el trasvase, para llevarla luego a otras regiones. Pues, mire, no. Se ha terminado la obra de Itoiz, que, por cierto, ha sido pagada al cien por cien por el Estado, y en cuanto al Canal de Navarra ya le he dicho el ritmo que

lleva, y ese Canal termina en Ablitas. Por lo tanto, y con esto enlace con otra cosa que ha dicho usted, que hay zonas de Navarra a las que en verano hay que llevarles agua en camiones cisterna, para lo que va a servir es para que allá donde tenemos recursos hídricos en abundancia, primero, los embalsemos y después los transportemos para que muchas zonas de Navarra que hasta ahora pasan sed puedan, primero, beber, porque mucha gente se pensaba que Itoiz-Canal de Navarra se hacía para los de Tudela y los primeros beneficiados vamos a ser nosotros, los de Berriozar, los de Pamplona, los de toda la comarca, porque dentro de muy poco íbamos a pasar sed, pues primero va a ser para beber y luego para todos los usos que tiene, por lo tanto, para trasladar el agua desde donde está en abundancia a donde se necesita.

En relación con el transporte urbano comarcal decía que el dinero no tiene que importar. Hombre, el dinero también es un bien escaso, habrá que ver las posibilidades económicas que existen para las demandas que se hagan. Creo que el Consejero de Economía y Hacienda no tiene la máquina de hacer euros, entonces, lo que hay que hacer es administrar el dinero.

Al señor Pérez-Nievas quiero también agradecerle el reconocimiento que ha hecho por la gestión y por la exposición que hemos realizado. Ahora estamos en un gobierno de coalición, estos años pasados no lo hemos estado, sin embargo, las relaciones han sido fructíferas y, como bien ha dicho él, gracias a ese acuerdo entre los dos partidos pudo aprobarse en este Parlamento la Ley para la financiación de una obra tan importante y que va tan avanzada como es la autovía Pamplona-Estella-Logroño. Espero que ahora, con más motivo porque estamos en este Gobierno de coalición, las relaciones sean, si cabe, todavía mejores.

La señora Santesteban y el portavoz del grupo Mixto, el señor Etxegarai, han hablado de la Nacional 121, que, como decía la señora Santesteban, es la que más le interesa y hay que darle una solución. Les tengo que decir que el eje de la Nacional 121, como saben ustedes, lleva en ejecución desde hace bastantes años. Se han finalizado las siguientes obras: antes de que entrase de Consejero en el año 96, la variante de Sorauren, los arcones Sorauren-Ostiz, el puerto de Belate 0, túneles de Belate y Almandoz, puerto de Belate 3, variante de Sunbilla y variante de Vera de Bidasoa; y en estos siete años que llevo de Consejero las obras que se han finalizado son el tercer carril de Oricáin, la variante de Olague, los tres tramos Zozaia-Santesteban, el túnel de Arrigaztelu y el túnel de Larrakaitz. En estos momentos, como saben, están en ejecución los túneles de Ezcaba y la variante de Mugairi. Y obras que tenemos planificadas son la variante de Ostiz, Olague-Arraitz,

Yanci-Bera, y Bera-Endarlatsa. Como saben ustedes, este último tramo era Bera-Behobia.

Sobre este asunto hemos tenido comparecencias en este Parlamento en las pasadas legislaturas. Como saben, en el tramo Bera-Behobia, que supongo que es el que le interesa, hay un tramo que está en territorio guipuzcoano. El señor Etxegarai, que hasta ahora ha sido alcalde de Lesaka y, además, ha participado porque como alcalde hemos hablado muchas veces, hemos tenido conversaciones e incluso hemos tenido reuniones no ya con el Consejero —el Consejero de la Comunidad Autónoma Vasca, señora Santesteban, no ha cambiado, sigue siendo el mismo, el que ha cambiado es el Diputado Foral de Guipúzcoa, que es el que tiene competencia en materia de carretera— sino con el Diputado de carreteras, sabe que en su pueblo, en Lesaka, en su día mantuvimos una reunión, en la que se llegaron a unos acuerdos y que al día siguiente salieron poniendo unos condicionantes y una serie de cosas. Lo que le puedo decir es que el Gobierno de Navarra quiere que se culmine la Nacional 121 cuanto antes, y cuando digo que se culmine no es que termine en Endarlatsa sino que llegue hasta Behobia. Para ello todos los temas técnicos están ya acordados con la Diputación Foral de Guipúzcoa. Vuelvo a la entrevista de Lesaka, allí el señor Diputado Foral de carreteras puso unas condiciones que eran inaceptables para Navarra, y eso no lo digo yo, Consejero, sino que lo dicen las personas que estaban presentes en esa reunión. Además, después de la reunión tuvimos una rueda de prensa, no dijo nada y luego, el señor Etxegarai dirá si miento o no, pudimos enterarnos por los medios de comunicación.

Queremos que se llegue cuanto antes. Por eso lo que hemos hecho, de ese tramo Bera-Behobia, ha sido desgajar lo que está en territorio navarro, el Bera-Endarlatsa, que es en el que tenemos competencias plenas. Entonces, en relación con el Endarlatsa-Behobia, seguiremos con las conversaciones con la Diputación Foral de Guipúzcoa para tratar de llegar a un acuerdo, conversaciones que, además, no son competencia de este departamento, sino del de Economía y Hacienda, porque, como saben, nosotros lo que tenemos allí es un bien patrimonial, que es esa carretera, y Patrimonio, aunque sea una carretera, no pertenece al Departamento de Obras Públicas, sino que pertenece al de Economía y Hacienda.

En estos cuatro años seguiremos las conversaciones y ojalá lleguemos a un acuerdo. Pero para llegar a un acuerdo, las dos partes tienen que quererlo. Por nuestra parte, por la parte del Gobierno de Navarra, por la parte de Navarra vamos a poner todos los medios para que se llegue a ese acuerdo, y yo, como le he dicho muchas veces al señor Etxegarai, ahora que está aquí, en el Parla-

mento –le solía decir: te nombro embajador, porque además los que están en la Diputación Foral de Guipúzcoa son personas de su partido político y también del de la señora Santesteban–, lo que les pido a ustedes es que sirvan también de mediadores para agilizar el trámite, para que cuanto antes podamos llegar a un acuerdo con la Diputación Foral de Guipúzcoa para que ese tramo se pueda arreglar. Esto es lo que le puedo decir.

La señora Santesteban ha hablado de los franceses, ha dicho que por qué van a querer aquí, que en Aragón no quieren. Creo que son dos cosas muy distintas. Como sabrá la señora Santesteban, la cota de entrada de la transnavarra en el territorio del Departamento de Pirineos Atlánticos está a menos de trescientos metros, mientras que en Aragón está a más de mil, y ahí hay un parque natural, que es el Parque Natural de los Pirineos.

Ha dicho que había una autovía que iba a ninguna parte. Me he quedado con la duda, porque no sé cuál es.

También ha hablado de la cantidad de camiones que pasan por la Nacional 121. Pues, mire, la proporción de camiones que pasan por la Nacional 1, por lo que es Leizaran Nacional 1, y los que pasan por la 121 es de uno a seis, y si hay ese trasvase de camiones hacia la Nacional 121 es como consecuencia del grado de saturación y a veces de colapso que se produce en la Nacional 1.

Y como ha dicho que del resto de los temas no hablaba porque sólo venía a solucionar el tema de la carretera –eso es lo que he anotado–, a la señora Santesteban le hago la misma petición que al señor Etxegarai. Vamos a ver si con ustedes mejoran las relaciones en este aspecto para que podamos llegar cuanto antes a un entendimiento con la Diputación Foral de Guipúzcoa para el tramo Enderlatsa-Behobia.

Y al señor Etxegarai, acerca de esas noticias del malestar de Santesteban, le tengo que decir que lo desconozco, y el estudio de alternativas me parece que ha dicho de Bera también. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Consejero. Solicitan otro turno los portavoces de Izquierda Unida de Navarra, Eusko Alkartasuna y Aralar. En primer lugar, si no me equivoco, creo que tiene derecho a hablar la portavoz de Izquierda Unida. Señora Figueras, cuando quiera.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Muchas gracias, señora Presidenta. Me voy a dirigir al señor Consejero, con todo respeto, haciendo una crítica y, en ese sentido, cójala como quiera, a la contestación que ha dado a todos los grupos políticos que en este caso no habíamos coincidido al cien por cien con su planteamiento. Porque yo no soy clientelista, y si me tengo que definir, desde

luego, no es en mi ámbito propio de Tudela, no soy Concejala. Lo fui en el 92 y, desde luego, si algo soy, soy internacionalista. Y en este caso me parecen muy bien además las propuestas que de su departamento van allende de los Pirineos, estoy completamente de acuerdo, lo que sí admito como autocrítica en todo caso es que estoy limitada en la capacidad para desarrollar ahora en este momento mi nuevo cometido, pero no dude de que me he leído con todo detalle la memoria de 2002 y el segundo plan que usted tiene de carreteras. Por eso, en aquellas cosas en las que yo no le he hecho una mención, simplemente es porque estaba de acuerdo. Sé muchos de los tramos de Navarra que están proyectados y en qué estado de ejecución están, lo que pasa es que me he detenido fundamentalmente en los que a mí me interesan por dos razones: por conocimiento y porque creo que es una deuda, por así decirlo, histórica que se tiene con la Ribera, que creo que se va subsanando en parte, pero no dejará de reconocerme usted y su grupo político que es por la pelea que hemos planteado sistemáticamente. Y, además, le voy a decir una cosa, estoy en Obras Públicas porque mi grupo político considera que hemos sido tan pesados los de la Ribera que me han puesto aquí, y estoy encantada de la vida, encantada de discutir con usted y con quien haga falta en el buen sentido y, además, aprovechar, como usted nos ha brindado, la colaboración. Pero no dejará de reconocer usted que la Ribera, que naturalmente tiene una excepción geográfica en esta Navarra nuestra específica, ha sido la olvidada. Además, yo no voy a criticar jamás que otras zonas se hayan desarrollado, porque, en todo caso, lo que quiero es que se desarrolle como las más desarrolladas.

Efectivamente, a mí me parece muy interesante eliminar el famoso bucle de Pamplona, pero también es fundamental que primero, como usted ha dicho, y se lo agradezco, Tudela –no tiene por qué ser Tudela, Izquierda Unida plantea la Ribera– tenga una parada del AVE. Pero yo le planteo una cuestión para que la discutamos y la peleemos conjuntamente, que se elimine el traslado actual de la vía, que salga por la Plana de Murchante, que es la otra propuesta, pero no de Tudela, de la Ribera.

Simplemente, le agradezco el tono con que ha contestado a las propuestas que le he hecho y, además, de una manera especial a la propuesta que yo le he hecho del servicio comarcal de autobuses, para que realmente sea una propuesta que venga del propio ayuntamiento. No le quepa ninguna duda de que se lo trasladaré a mi grupo político y al suyo. Gracias, señora Presidenta.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Señora Figueras, con todo el cariño, voy a hacerle una confesión. Cuando yo

entré en este Parlamento, que fue en el año 1991, me nombraron Presidente de la Comisión de Economía y Hacienda, y en la primera sesión, que fue la comparecencia del Consejero de Economía y Hacienda, yo traía una deformación municipal porque yo había estado ocho años de Concejal en el Ayuntamiento de Pamplona, y en un momento dado fui a hacer una intervención y hubo alguien que me dijo: no está en el Ayuntamiento, está en el Parlamento. O sea, que esto es algo que ocurre y nos ocurre a todos.

Lo que tengo que decirle es que, con independencia de las ideologías políticas, de las discrepancias que podamos tener, en estos temas de obras públicas sepan que van a contar con toda nuestra colaboración y que, como usted ha dicho, estoy dispuesto a discutir con usted en el buen sentido de la palabra, y ahí me va a encontrar.

En relación con que Tudela ha sido olvidada, hombre, Tudela en estos momentos se va a quedar en un lugar privilegiado en cuanto a comunicaciones del norte de la Península Ibérica o del norte de España, pero es que hasta ahora Tudela o la Ribera o el sur de Navarra ha tenido una autopista que le conectaba con Zaragoza-Barcelona, por un lado, con Bilbao, por otro, con Pamplona, porque con Pamplona ha podido tener una autopista durante treinta años, cosa que no han tenido otras regiones. A partir de ahora va a tener una autopista-autovía con Madrid y va a tener también el tren de alta velocidad, que va a pasar y que va a parar, y esto va a servir para conectarle, por una parte, con el centro de la Península y, por otra, dentro de muy poco también, con Barcelona y con el Mediterráneo y un poco más adelante, cuando se haga en su día la conexión desde Pamplona, con el resto del continente. Por lo tanto, creo que Tudela puede estar contenta de la situación en la que se va a quedar en los próximos años.

De todas formas, le repito, señora Figueras, que me tiene a su disposición para todo lo que desee en esta nueva legislatura.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Consejero. Tiene la palabra el señor Jiménez.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *También quiero empezar dando las gracias por la lección que ha intentado darme sobre ese famoso conde, pero, quizás, porque llevamos sólo tres horas juntos y mi cabeza es bastante dura, no ha leído muy bien mi ideología y la ha calificado de que continuamente estoy mirando al sur, no porque tenga nada en contra del sur sino porque no coincide. Es cierto que voy regularmente a Mendigorri pero me van mucho más los hayedos, lo húmedo y demás. Por ejemplo, el sábado estuve en Irati y recomiendo que vayan a*

dar una vuelta porque este año han salido hongos como nunca.

Contestaba también a un tema al que no se puede recurrir. Es decir, que Aralar está en contra porque así no se desarrolla Navarra... No, Aralar está a favor, por ejemplo, de la autovía a Logroño. Aralar está de acuerdo con la autovía de Jaca. Aralar puede estar de acuerdo con lo de Medinaceli-Tudela si no es de peaje. Aralar puede estar de acuerdo con el tren de alta velocidad, depende de cómo se vaya a hacer, depende de en qué condiciones, de hasta dónde vaya a llegar y para qué. Ahora, si hay que estar de acuerdo con todos los proyectos que presente UPN-CDN para tener el label de buen navarro, pues, lo siento, hasta ahí no puedo llegar.

Se han puesto unos ejemplos muy pocos válidos. Vamos a ser serios. El ejemplo de Areso era el peor ejemplo que se podía elegir. Se ha puesto el ejemplo de Areso porque solamente se conoce Areso desde la autopista, y, claro, si estás encima de la autopista ves Areso y resulta que ves todo verde con las vacas allí entre las casas y todo muy bonito, pero si estás dentro de Areso lo que ves es el viaducto más grande de la autovía en la parte navarra, ¿o no? Y, desde luego, no se conocía cómo era Areso antes de la autovía. Entonces, se puede discutir y se puede argumentar que cuando se hace una gran infraestructura se pone el máximo esfuerzo por integrarla en el medio; ahora, decir que no hay ningún problema, que se integra y que no se nota... Vamos a ser un poco más serios.

Y tampoco vale el ejemplo de la población de Areso. Ha aumentado mucho la población y acaba en los tribunales. ¿O no acabaron los ciento y pico de un lado recurridos por el Gobierno y los treinta y tantos de otro...? Pues vaya ejemplo que hemos puesto también con la población de Areso. Tampoco vale.

Y tampoco a Areso han ido muchas fábricas desde que está la autovía. Yo sigo viendo las mismas vacas y, además, conozco personalmente a gente de Areso y los que vivían del ganado siguen viviendo del ganado y los que no siguen trabajando en la papelera de Leitz.

Y luego la transpirenaica. ¿Acaso creemos que la Volkswagen se va a trasladar o se va a instalar una segunda Volkswagen en Erro o en Roncesvalles? ¿El desarrollo de la zona está ligado exclusivamente a que se haga una vía como la transpirenaica? No me parece que las empresas que se puedan instalar en esa zona, que se pueden ver beneficiadas por una buena vía de comunicación, que no tiene que ser obligatoriamente porque esto está encima de la mesa, sean unas empresas que necesiten ese tipo de dimensionamientos. La mayor empresa de Aezkoa es Oihana, hace sillas y las

vende, sobre todo, en Alemania. Pues muy bien, le vendrá muy bien una buena vía de comunicación; ahora, no necesita una autopista, no nos engañemos. Y seguro que en Aezkoa hay gente que apoya el proyecto, si quiere, señor Consejero, un día vamos juntos, bueno, juntos igual es un poco difícil, porque daríamos mala imagen los dos, pero, puedo presentarle a mucha gente que también está en contra, y gente también muy válida, muy cono-cedora de la zona y también, si hace falta, que sean cargos. Además, en la práctica, cuando llegue la hora de la verdad, veremos que va a ser un proyec-to muy contestado. Por lo tanto, las cosas no son tan fáciles.

¿El agua a Itoiz? Por supuesto. El problema no es si Itoiz no va a ser un beneficio, un aprovecha-miento para las necesidades de Navarra, Aralar no cuestiona eso, Aralar cuestiona si el dimensiona-miento de Itoiz obedece a las necesidades de Nava-rra u obedece a que en el plan hidrológico nacional se determina como elemento clave para el trasvase del Ebro. ¿O me van a negar que agua de Itoiz va a acabar en el trasvase? Lo mismo que Aralar no puede negar que una parte del agua de Itoiz va a ser para el Canal de Navarra y el riego en la Ribera o para la boca de Iruñerria, nadie me puede negar que una parte importante, y por eso su dimensionamiento, va a ir al trasvase del Ebro. Faltaría más.

Para acabar, porque llevamos mucho tiempo y no quiero abusar, el tema del transporte comarcal. Es cierto que el dinero es el dinero, seguramente no habrá dinero para todo pero sí hay un estudio serio de las necesidades de transporte y de por dónde tiene que ir. Dejarlo aparcado por unos millones arriba cuando aquí se habla, sobre todo en este departamento, de muchísimos miles de millones no me parece muy conveniente.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. Señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, agradezco esa sugerencia que nos ha hecho de ir a Irati. Iremos ahora en el otoño, que supongo que estará muy bonito.*

Viaducto en Areso. ¿Está integrado en el medio ambiente?, ¿queda feo? Yo lo he visto desde el pue-blo de Areso, en la autovía, y lo he visto perfecta-mente integrado en el medio ambiente de la zona. No molesta para nada a la vista y sirve para favo-recer. Aquí tenemos una señora Parlamentaria que nos podría hablar de las bondades que ha tenido la población. Hombre, cuando se hace de unas mane-ras espurias el aumento de la población para cam-biar las mayorías de los ayuntamientos la verdad es que no está bien. Pero sí tengo que decirle que

en Areso se ha construido un polígono industrial. Digo que se ha construido porque yo he estado en su inauguración. Ese polígono, antes de la autovía, era impensable.

Ha hablado de Aezkoa y de Salazar. Tengo que decirle que yo he estado este verano en Aezkoa y en Salazar y he hablado con la gente de esas zonas y ellos son los que me han preguntado: ¿cómo va este proyecto?, ¿para cuándo?, porque eso a noso-tros nos va a venir muy bien. Y no me lo decían los de las sillas, que no los conozco, sino la gente del pueblo, los alcaldes de la zona, que estaban muy interesados en que esta vía se construya cuanto antes.

Dice que está de acuerdo con todas las infraes-tracturas que hemos citado, no le importa la de Estella-Logroño, no le importa la de Jaca, la única que le importa es ésta. ¿No será por algún conteni-do ideológico?, ¿no será por algo de eso? Me temo que sí, por cuestiones estratégicas dentro de su propia ideología.

Ha dicho que va a ser un proyecto muy contes-tado. Eso, ¿me lo dice o me lo cuenta?, ¿es un aviso a navegantes?, ¿es una amenaza? No sé lo que es, lo que le digo es que el Departamento de Pirineos Atlánticos y el Gobierno de Navarra vamos de la mano en este proyecto que entendemos que es bueno para las dos zonas de Navarra, las que están a los dos lados de los Pirineos, y, ade-más, como ya le he dicho, en todo momento vamos informando a los representantes de esas zonas. En el momento en que se da un paso, por mínimo que sea, se hace hablando con ellos y sondeando su opinión, y todo se hace con luz y taquígrafos. Entendemos que este proyecto es bueno para Nava-rra, pero sobre todo es bueno para el norte de Navarra y es bueno para lo que fue la sexta merin-dad de Navarra.

Por último en relación con el tema de Itoiz, mire, el agua de Itoiz, como ya le he dicho, es por y para Navarra. Le animo a que busque en los Dia-rios de Sesiones del año 91, cuando se hablaba de este tema, lo que decían algunos portavoces de algunos grupos parlamentarios, que se iba a cons-truir Itoiz, no se iba a construir el Canal y que el agua era para el trasvase. Yo le diría una cosa, si se cubren las necesidades de Navarra y sobra agua, ¿no somos tan solidarios en todo? ¿Por qué no podemos ser solidarios con el agua? Pero tengo que responderle: en el tema de Itoiz está previsto que ni una gota de Itoiz vaya a otras regiones. Todo es por y para Navarra. Pero, aunque así fuera, por mi parte, si aquí tenemos agua, ¿por qué no se podría dar a otras zonas? Pero, como le digo, el agua de Itoiz es para Navarra y ni una sola gota de Itoiz va a ir ni a Aragón ni a Cataluña ni al trasvase... No, es para Navarra. ¿Para qué? Pues para dar de beber a dos tercios de la población de

Navarra, para crear esas 57.000 nuevas hectáreas de regadío, para consolidar 13.000 hectáreas de los regadíos ya existentes, para crear 650 hectáreas de polígonos industriales, para generar energía eléctrica y con ello evitar la tala de árboles y, por lo tanto, favorecer el medio ambiente, y también, por qué no, para laminar el agua. Este mismo año, a comienzos del mes de febrero, hemos tenido inundaciones y hemos visto cómo zonas de Navarra, de la parte de abajo de Navarra, han sufrido unas importantes inundaciones. Eso, con Itoiz, en parte, se ha podido laminar y algo de agua no ha ido para abajo. Pues también vamos a conseguir laminar el agua de Itoiz, de los ríos y, por lo tanto, que se eviten las inundaciones en la parte de abajo de Navarra. Pero el agua, como le digo, es por y para Navarra y ni una sola gota va a ir a otras regiones.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Consejero. Señora Santesteban, cuando quiera.

SRA. SANTESTEBAN GUEL BENZU: Señor Consejero, por aclarar algunas cosas. En lo de la autopista, me refería a la autopista de Navarra. Tenemos una autopista, pero ya sabe que se decía que salía de ningún sitio e iba a ninguna parte, y me refería a que, si hacíamos la transnavarra, no nos pasase eso, nada más.

Con respecto a lo último que he dicho, me habré expresado mal. Lo que quería decir es que en el resto de la exposición que ha hecho su señoría, porque no lo conocía y porque me queda mucho más distante, no entraba a opinar, no que no me interesase. Tendrá que reconocer su señoría que una es nueva y usted es repetidor, cuando yo lleve siete años de Parlamentaria seguro que no tengo esos lapsus.

No me ha parecido oportuno, y de alguna manera me ha molestado, que se refiriese al clientelismo. Mire, señor Consejero, yo no hago clientelismo, y si nombro la 121 y usted interpreta que hago clientelismo, estoy en mi derecho de opinar que usted no nombra la 121 porque también hace clientelismo. Porque aquí las sospechas tienen ida y vuelta. Usted le está diciendo al señor Jiménez que si no será que no les gusta o que no gusta la transnavarra por ideología. Pues eso también tiene otra lectura, pero a la inversa: ¿no será que a ustedes también les gusta por ideología? Mire, todas las cosas tienen ida y vuelta y en el terreno de las sospechas todos podemos sospechar de todo.

Sigo reiterando mi colaboración. Soy nueva, aprenderé. Espero aprender rápido y espero colaborar con el señor Consejero y aprender mucho a su lado.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Gracias, señora Santesteban. Señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Muchas gracias, señora Santesteban. Espero que aprendamos y que sea en los dos sentidos, no lo dudo.

Le agradezco la aclaración de lo de la autopista de Navarra. La autopista de Navarra fue también como lo del ferrocarril en el siglo XIX, el tren llegaba a Pamplona y de Pamplona, en vez de salir por Navarra, también por ese miedo que hemos tenido hasta hace muy poco, tenía que desviarse para ir al mismo punto de Irún-Behobia. Bien, se construyó la autopista, se construyó la autovía, pero no resolvió los problemas de Navarra porque, como le contestaba antes cuando hablaba del tema de los camiones, ese trasvase que hay de camiones, aunque la proporción, como le decía, es de seis a uno, es consecuencia de la saturación y a veces congestión que se produce en la Nacional 121. Ustedes lo podrán ver en los periódicos de Guipúzcoa, porque está constantemente en las portadas de los periódicos de Guipúzcoa. Al cabo del año puede haber como ocho o diez portadas en las cuales aparece el colapso que se produce en ese tramo de carretera. Entonces, creo que Navarra en sus 160 kilómetros de frontera tiene que tener su conexión, que es la conexión que ha tenido a lo largo de la historia.

En mi primera intervención no he hablado de la 121. ¿Por qué no he hablado de la 121? Porque he hablado de los proyectos para esta legislatura. La Nacional 121 es un eje en el que se lleva actuando desde hace muchos años, como les he dicho. Les he leído todas las obras. Por supuesto, no he dicho que se van a terminar los túneles de Ezkaba en esta legislatura, ni la variante de Mugairi. Es una cosa que está ahí. Y también les he dicho que en el plan director de carreteras hay hasta 150 intervenciones. Si quieren, aunque son las ocho y media, les puedo leer lo que está previsto para esta legislatura, pero me parece que no procede. Entonces, lo que hemos hecho ha sido exponer lo que son los proyectos, los grandes objetivos del departamento en materia de carreteras, los grandes ejes, en materia de ferrocarril y en materia de obras hidráulicas. Pero no es descender al detalle de cuándo se hace en la 121 el tramo éste o el otro tramo.

Para concluir por mi parte, les diré a la señora Santesteban y al señor Etxegarai que lo que deseamos desde el Gobierno de Navarra es culminar el eje de la 121, y no queremos que termine en el puente de Enderlatsa, queremos que acabe en Behobia, y para eso espero contar con su colaboración y sus buenos oficios, para que el Gobierno de Navarra con la Diputación Foral de Guipúzcoa podamos llegar a la mejor solución posible para todos. Entonces, en ese camino nos van a encontrar. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado):
Muchas gracias, señor Consejero. Señoras y señores Parlamentarios, permítanme, antes de cerrar esta sesión, agradecer al señor Consejero no sólo su presencia sino también la amable disposición para con esta Comisión. Agradezco también la

asistencia a los directores generales que le acompañan y también a ustedes, señorías. Puesto que no hay otro punto en el orden del día, se levanta la sesión.

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 20 HORAS Y 31 MINUTOS.)
