



DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura

Pamplona, 29 de octubre de 2003

NÚM. 2

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DE LA ILMA SRA. D.^a LAURA ALBA CUADRADO

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 29 DE OCTUBRE DE 2003

ORDEN DEL DÍA

- Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a mejorar la [salida a Francia a través de la N-135](#), presentada por el G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua.
 - Debate y votación de la moción por la que se propone la implantación del [ikasbono/bono lectivo](#) a todos los estudiantes obligados a desplazamiento, formulada por el P.F. Ilmo. Sr. D. Txentxo Jiménez Hervas.
-

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 33 minutos.

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a mejorar la salida a Francia a través de la N-135, presentada por el G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua (Pág. 2).

Abre la sesión la Presidenta de la Comisión, señora Alba Cuadrado, y cede la palabra al señor Nuin Moreno (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) para la defensa de la moción (Pág. 2).

En el turno a favor toman la palabra la señora Acedo Suberbiola (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) y los señores Jiménez Hervas (G.P. Aralar), Ramírez Erro (G.P. Eusko Alkartasuna) y Etxegarai Andueza (G.P. Mixto). En el turno en contra intervienen los señores Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro) y Alli Aranguren (G.P. Convergencia de Demó-

cratas de Navarra). Réplica del señor Nuin Moreno (Pág. 3).

Se vota la moción, que se rechaza por 7 votos a favor y 8 en contra (Pág. 7).

Debate y votación de la moción por la que se propone la implantación del ikasbono/bonolectivo a todos los estudiantes obligados a desplazamiento, formulada por el P.F. Ilmo. Sr. D. Txentxo Jiménez Hervas (Pág. 7).

Para la defensa de la moción interviene el señor Jiménez Hervas (Pág. 7).

En el turno a favor toman la palabra la señora Acedo Suberbiola y los señores Nuin Moreno, Ramírez Erro y Etxegarai Andueza. En el turno en contra intervienen los señores Tabar Oneca (G.P. Unión del Pueblo Navarro) y Alli Aranguren. Réplica del señor Jiménez Hervas (Pág. 8).

Se vota la moción, que se rechaza por 2 votos a favor, 8 votos en contra y 5 abstenciones (Pág. 12).

Se levanta la sesión a las 17 horas y 35 minutos.

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

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a mejorar la salida a Francia a través de la N-135, presentada por el G.P. Izquierda de Navarra-Nafarroako Ezker Batua.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenas tardes, señorías, bienvenidos a esta sesión de la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras. Abrimos la sesión y vamos a proceder con el primer punto del orden del día, que es: Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a mejorar la salida a Francia a través de la Nacional 135, presentada por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida de Navarra. Tiene la palabra el portavoz de Izquierda Unida. Cuando quiera.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. Pasaré a defender la moción que mi grupo presenta esta tarde y que tiene por objeto o por finalidad conseguir una actuación general, extensa, global, por parte del Departamento, por parte del Gobierno de Navarra en la Nacional 135, una mejora general de esta vía de comunicación que lo que pretende es*

conseguir que la conexión de la zona pirenaica central de Navarra con Pamplona, con la capital, mejore sustancialmente, y mejore sustancialmente porque en estos momentos, desde luego, yo creo que hay un consenso general en que esta vía de comunicación no reúne las condiciones, las exigencias, los niveles suficientes como para que pueda posibilitar una adecuada conexión entre esta zona y Pamplona.

La carretera nacional 135, pasando por Zubiri, Erro, Espinal, Burguete hasta Valcarlos tiene ese objetivo o esa función esencial de comunicar la zona del Pirineo central de Navarra. Que la situación actual no es, ni mucho menos, la correcta o la que reúna un mínimo de nivel adecuado es algo sobre lo cual no hace falta ni siquiera debatir o discutir, porque es algo común y generalmente aceptado. El propio plan director general de carreteras de Navarra 2002-2009 hace una exposición bastante clara, bastante demoledora y bastante lamentable, habría que decir, de la situación en la que se encuentran los niveles de comunicación en esta zona de Navarra. Cuando describe la situación de esta parte de Navarra, dice el propio plan de carreteras que es necesario destacar que la sección viaria es deficiente, con plataformas estrechas en la mayoría de las carreteras –también habla de

la Nacional 135 a la hora de hacer esta descripción–, no presentan arcenes, pendientes elevadas, radios reducidos, equipamiento insuficiente. Ésta es la descripción general, también aplicable a la Nacional 135, desde Zubiri en adelante, al menos, que hace el propio plan director de carreteras de Navarra.

La comarca presenta un estado carencial –continúa la descripción– caídas de velocidad sin oferta de carril lento, velocidades específicas generalmente bajas, porcentajes de adelantamiento inferiores al 20 por ciento, y cuando cuantifica o describe también el nivel de accesibilidad de esta zona, lo califica de muy malo. Ésta es la calificación que el propio plan da. Y, sin embargo, a pesar de esto, cuando pasamos de la descripción de la situación en la que se encuentra esta zona de Navarra y de las infraestructuras viarias de que dispone a las actuaciones previstas en el plan, nos encontramos con que no hay en modo alguno una respuesta que sea coherente con esta descripción, porque lo único previsto a lo largo de toda la vigencia del plan de carreteras 2002-2009 es una inversión de nueve millones de euros a realizar los años 2005, 2006 y 2007 para ensanchar y mejorar la Nacional 135 entre Zubiri y el Puerto de Ibañeta.

Se reconoce que son necesarias otras inversiones de mucho más calado, pero no se les pone fecha, no se les pone presupuestación y se dejan a expensas de otras decisiones que nada tienen que ver con la mejora de la Nacional 135 y con la mejora de la conexión y del equipamiento viario de esta zona de Navarra. Así, textualmente, se afirma: “El presente plan director de carreteras reconoce la necesidad de la construcción del denominado túnel de Erro, por ejemplo, así como las variantes de circunvalación de Espinal y Burguete. No obstante, dichas actuaciones quedarán plenamente resueltas dentro del proyecto de la nueva vía de gran capacidad Navarra-Francia. Por lo tanto, en el momento actual –y esto es, a nuestro juicio, lo importante, lo relevante y lo lamentable–procede adecuar la toma de decisión sobre estas actuaciones al avance del mencionado proyecto, debiendo establecerse a medio plazo cuáles serán las fechas para llevar a cabo estas propuestas”.

Es decir, se reconoce la deficiencia que tiene esta zona, se reconoce que es necesario acometer actuaciones muy importantes, pero ni se les pone fecha ni presupuestación, y se dejan a expensas de un gran proyecto que no tiene fecha, que no tiene presupuestación y sobre el cual no se sabe ni cuándo se va a acometer ni si va a existir la voluntad política de acometerlo, porque el propio Consejero de Obras Públicas, cuando compareció en esta Comisión para exponer las directrices generales de su departamento, afirmó que dentro de algún tiempo, allá por el 2005, se tendrá que tomar la deci-

sión sobre si se va a acometer o no se va a acometer, si hay voluntad política o no para realizar esta conexión con Francia a través del Pirineo. Sin embargo, se dan largas, se sigue posponiendo la mejora de la situación en esta zona a expensas de un proyecto que ni siquiera en estos momentos tiene suficiente consenso político para ser llevado adelante.

Por lo tanto, nos parece que ésta es una situación lamentable, que no se puede mantener en el tiempo, que no se puede posponer a hipotéticos y futuros proyectos que puede que simplemente existan en la mente o en los deseos de algunos responsables políticos pero que no existen en la realidad. No se han tomado decisiones para mejorar la conexión del Pirineo central de Navarra con Pamplona y menos de hacerlo mediante las dotaciones presupuestarias y las decisiones políticas y las actuaciones que ello requiere.

En consecuencia, éste es el contexto y la razón que mueve al Grupo Parlamentario de Izquierda Unida a presentar esta moción, a no dar más largas, y termino ya, a que no se siga teniendo abandonada esta zona de Navarra, a que se mejore definitivamente su conexión viaria con Pamplona y a que no se ligue esta mejora a otras vías, otras actuaciones, como puede ser la conexión con Francia a través del Pirineo, que no tiene en estos momentos ningún futuro claro. Ésta es, insisto, la razón y la motivación de la moción que presenta mi grupo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Nuin. Dado que no hay enmiendas a esta moción, vamos a abrir, en primer lugar, un turno a favor para que intervengan los portavoces que lo soliciten. Tiene la palabra la señora Acedo.

SRA. ACEDO SUBERBIOLA: Gracias, señora Presidenta. Nuestro grupo va a apoyar esta moción planteada por Izquierda Unida, entre otras cosas porque, evidentemente, aunque también apuesta por resolver la definitiva conexión con Francia del Pirineo navarro y en conjunto de la Comunidad Foral de Navarra, porque eso supone también la conexión de Navarra con Europa, que creemos que es fundamental, no podemos obviar que los pueblos se desarrollan mucho más tanto a nivel económico como de conocimiento con las debidas infraestructuras, y no sólo las infraestructuras viarias tradicionales, sino que también nos gustaría aprovechar esta ocasión para decir que se haga este proyecto, que se redacte y que se incluyan en él las infraestructuras de telecomunicaciones necesarias, para que también una zona que, además, es diseminada y una zona alejada de las grandes poblaciones esté preparada para poder hacer las conexiones a las telecomunicaciones que permitan no sólo las vías tradicionales sino las vías del conocimiento.

De manera que nosotros, insisto, hemos creído conveniente decir sí a esta moción porque, evidentemente, los presupuestos de Navarra tienen que contemplar la partida suficiente como para que haya unos plazos concretos de desarrollo de esta mejora de la carretera nacional 135. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señora Acedo. A continuación tiene la palabra el señor Jiménez.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Sí. Sin ninguna duda, esta entrada al Pirineo, esta carretera, como lo son también otras, es uno de los grandes elementos que han llevado a la propia situación de la zona, en cuanto que todos sabemos que el desarrollo de las infraestructuras y de las redes viarias es un elemento clave para que se puedan instalar, entre otras cosas, iniciativas económicas de diverso tipo. Por lo tanto, ésta ha sido desde siempre una de las grandes deficiencias de la zona. No solamente está bloqueada la 135 en cuanto a lo que tiene que ver con los túneles que plantea Izquierda Unida, que es un elemento clave, sin ninguna duda, para abordar cualquier tipo de mejora, sino que también están bloqueados otros elementos que tienen que ver directamente con la zona, como puede ser el propio túnel de Iso, que ya estaba previsto que se acometiera en 2002, y como está bloqueada también la entrada al Roncal en lo que tiene que ver con el tramo de Aragón, que, curiosamente, sigue bloqueado incomprensiblemente en cuanto a la mejora que supuso el tramo navarro, mientras que los kilómetros que corresponden a Aragón están igual. Y lo mismo habría que decir en el tema de la transversal que va desde Burguete, pasando por los distintos valles pirenaicos, para acabar en Isaba.*

Entonces, ¿a cuenta de qué está bloqueado, si todos somos conscientes, si todos asumimos que es un elemento clave para posibilitar que haya cierto grado de desarrollo económico en la zona, sobre todo que se instalen industrias? No sirve de mucho potenciar polígonos industriales si esas industrias no tienen una red viaria mínimamente moderna. No se trata de nada del otro mundo, se trata de una red moderna que tenga sus dos carriles en condiciones, sus arcones, un tercer carril en un momento dado, etcétera, algo que posibilite una buena comunicación.

Al final, siempre nos volvemos a tropezar con el elemento clave, que es la transpirenaica. Yo estoy convencido y nuestro grupo está convencido de que hay un bloqueo voluntario y premeditado de todo lo que es el desarrollo de las infraestructuras del Pirineo a nivel de red viaria hasta que se resuelva el tema de la transpirenaica. Hasta que no se resuelva y la zona no diga sí y acepte la imposición de esa vía de alta densidad no se van a resolver los temas y además nosotros somos plenamente cons-

cientes de que en estos momentos y desde hace tiempo se está tocando a los ayuntamientos y a los responsables municipales de la zona con estos temas.

Entonces, al final, independientemente del debate que se tendrá que producir en su momento sobre la conveniencia o no de una vía como la transpirenaica, no se puede condicionar el desarrollo de la zona y retrasarlo indefinidamente hasta que eso se resuelva. Además, tampoco es justo en un sentido, es decir, cuando se está aceptando desde el Estado y desde Obras Públicas de aquí que seguramente esta vía será una vía de peaje, la Administración, en este caso la navarra, tiene la obligación de que la vía alternativa reúna los requisitos mínimos para cumplir sus funciones. Por lo tanto, ni siquiera con el condicionante de que se pueda llegar a hacer esa vía de alta densidad tendría justificación el hecho de que no se avance en la mejora de las distintas vías que en estos momentos existen.

Creemos que es un tema de máxima preocupación, de máxima gravedad, cuando hablas con gente de la zona lo expresa como prioritario, pero curiosamente aquí está bloqueado y lleva bloqueado mucho tiempo. Exigimos, como hace Izquierda Unida en su moción, la necesidad de tomar medidas inmediatas y, por lo tanto, pedimos al Gobierno y al departamento que así lo haga. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Jiménez. Tiene la palabra el señor Ramirez.*

SR. RAMIREZ ERRO: *Eskerrik asko, mahai-buru andrea. Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes a todos. Por no ser reiterativo en los motivos, nuestro Grupo Parlamentario, Eusko Alkartasuna, va a votar favorablemente a la moción y a los dos puntos de la propuesta de acuerdo, entre otras cosas porque yo creo que viene recogida una de las aportaciones que precisamente nuestro grupo parlamentario hizo en este sentido con la clara intención de desvincular el desarrollo en la zona del desarrollo, valga la redundancia, de la vía transpirenaica. Vemos, asimismo, que es necesario el desarrollo de la zona, conseguir unas infraestructuras de calidad que potencien la viabilidad económica y social de dichas zonas y, simplemente, queremos reiterar nuestra preocupación y manifestar que vamos a votar a favor a esta moción, porque es algo que, efectivamente, ya propusimos nosotros precisamente en el plan de carreteras. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Ramirez. Tiene la palabra el señor Etxegarai.*

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Muchas gracias, señora Presidenta. Sólo quiero decir que*

entiendo que indiscutiblemente Navarra debe hacer un gran esfuerzo para la construcción y el mantenimiento de sus carreteras, porque no hace muchos años Navarra era muy conocida dentro del Estado por el buen estado de su red de comunicaciones, y sin embargo creo que hemos pasado a niveles muy inferiores respecto a otras comunidades autónomas. Lo que sí es cierto es que Navarra tiene grandísimos proyectos en vías de construcción de carreteras, pero nosotros, que venimos sufriendo auténticas calamidades en el área de carreteras con la Nacional 121-A, entendemos perfectamente a estas poblaciones que en estos momentos necesitan esta área y, por lo tanto, no podemos más que apoyar toda iniciativa que surja en este Parlamento en el tema de carreteras. Por lo tanto, nos unimos totalmente a la moción de Izquierda Unida, la apoyamos y votaremos a favor. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Etxegarai. Se abre a continuación el turno en contra para los portavoces que lo soliciten. Tiene la palabra el señor Valero.

SR. VALERO ERRO: Gracias, señora Presidenta. Quisiera comenzar la intervención leyendo el primer punto de la moción de Izquierda Unida, que dice: "El Parlamento de Navarra insta al Gobierno de Navarra a que realice el proyecto necesario para la mejora de la Nacional 135, realizando sendos túneles en Erro, Mezquíriz y Valcarlos". Ésta es la moción, porque luego los argumentos se han ido por otro lado. Se fija fundamentalmente en la actuación sobre los túneles.

A continuación voy a leer lo que dice la actuación número 20 del plan de carreteras aprobado por este Parlamento, que dice claramente que trata de promover una notable mejora de la carretera nacional 135 a partir de Zubiri mediante la realización de una intervención extensiva que haga compatible la reforma de dicha carretera con las condiciones ambientales de la zona y con la inversión adecuada a tal fin. Se programan las obras correspondientes, la mejora de plataformas, ensanches localizados y la adecuación general de señalización, balizamiento y protecciones. El presente plan director reconoce la necesidad del denominado túnel de Erro, así como las variantes de circunvalación de Espinal y Burguete, no obstante, dichas actuaciones quedarán plenamente resueltas dentro del proyecto de la nueva vía de gran capacidad Navarra-Francia. Por tanto, en el momento actual procede adecuar la toma de decisiones sobre estas actuaciones al avance del mencionado proyecto, debiendo establecerse a medio plazo cuáles serían las fechas y determinaciones para llevar a cabo estas propuestas.

También hay que indicar al respecto que recientemente en este Parlamento hemos contado con la presencia del Consejero de Obras Públicas, quien

nos explicó claramente que se firmó un convenio el 13 de febrero de 2003 entre el Gobierno de Navarra y el Consejo General de los Pirineos Atlánticos y que se está desarrollando el estudio informativo de esta vía de comunicación. Como ya se les explicó, las obras que se van a ejecutar en esa zona de Navarra deben ser definitivas y no soluciones a medias tintas que, además, tienen un similar o mayor impacto ambiental y social y un desproporcionado coste económico y que quizás, lejos de solucionar el problema, lo aparque. Si se cumplen los plazos, que nosotros creemos que se van a cumplir, y no hay razón para que sea lo contrario, 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.

He querido leer esto para hacer una valoración al respecto, porque, cuando se habla de los túneles, se dice que hay que hacer un túnel en Erro, bien. Y cuando se haga la vía de gran capacidad, ¿hacemos otro? o ¿cómo diseñamos el que es necesario para la Nacional 135 y cómo diseñamos el que es necesario para la vía de gran capacidad? ¿Hacemos doble impacto ambiental?, ¿mayor problema?

Aquí, en el fondo, lo que está permanentemente en el aire es la voluntad política de la que hablaba el señor Nuin, pero ya no de Francia, sino la voluntad política de los grupos de este Parlamento sobre esa vía de gran capacidad. Si realmente se necesita, todo el mundo es consciente de que en 2005 tendremos la solución definitiva. No obstante, en el plan de carreteras hay actuaciones por 1.500 millones de pesetas en mejora de esa gran infraestructura.

También hay que indicar que desde que UPN está en el Gobierno las vías de gran capacidad se han pactado con todos los ayuntamientos, así que no le extraña al señor Jiménez que se hable con los ayuntamientos a la hora de definir esa vía de gran capacidad, yo creo que es un acto no de imposición sino de transparencia, de hablar claramente con los ayuntamientos de sus necesidades. Al final, lo que pretende el Gobierno y lo que pretende UPN en este caso es que la vía de gran capacidad a Francia sirva para el desarrollo comarcal y estructural de todos los municipios de la zona, como lo fue en su caso la autovía de la Barranca. Ése es el objetivo fundamental. Para eso el Gobierno tiene dispuesto el dinero, 2.500 millones de pesetas, y en 2005 se conocerán las resoluciones definitivas, y no se harán medias tintas ni se tendrán distintos túneles ni distintos tipos de actuaciones con mayor impacto social y que, desde luego, pueden llegar a impedir esa vía de gran capacidad.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Valero. Tiene la palabra el señor Allí.

SR. ALLI ARANGUREN: Señora Presidenta, buenas tardes. Yo, realmente, cuando vi la iniciativa de IU, me quedé un poco perplejo, si es que uno a cierta edad mantiene todavía alguna capacidad de asombro, porque, cuando se presentó, hacía poco más de un año que se había aprobado por mayoría holgada y, si no recuerdo mal, con los votos incluso de Izquierda Unida, pero ya me rectificaré el señor Nuin, un plan de carreteras en el cual se estaba definiendo la política de carreteras para un período bastante extenso de tiempo y, como digo, con mayoría de esta Cámara, incluso de grupos que ahora se han posicionado a favor de lo que parece ser que puede ser un intento de modificar el plan de carreteras. Y ahí hay una clara previsión sobre esta carretera, que, evidentemente, no tiene un valor eterno, puede modificarse mañana, tomando la iniciativa correspondiente, pero hasta hoy parece ser que era válido, hoy quizás ya no lo sea tanto, y es afrontar con una vía, como se ha dicho muy bien, de una capacidad importante que permitiese no sólo resolver un problema de comunicación local dentro de la Comunidad Foral, sino abrir un nuevo espacio de comunicación con Francia. Teniendo en cuenta que las actuales salidas, tanto por la Autovía del Norte, que nos lleva al entorno de San Sebastián, como la carretera de Belate, que nos lleva a Endarlaza y a la frontera, son zonas congestionadas, se está trabajando en intentar construir una vía nueva que permita una comunicación directa de Pamplona, la Comunidad Foral de Navarra, con la red viaria y con la autopista existente en el sur de Francia.

Ése era el proyecto y a partir de ahí y de la negociación de ese proyecto con las autoridades francesas se conciben todas las actuaciones a que ha hecho referencia ahora mismo el portavoz de UPN: no buscar ninguna solución definitiva en tanto no tengamos claro cuáles son las decisiones que se toman en torno a esa vía, porque si se decide esa actuación, si en Francia hay acuerdo suficiente como para poner en marcha esta vía, entonces, tendremos otra oposición porque, sin duda, esa vía será demasiado importante, tendrá demasiado impacto ambiental, marginará a las poblaciones y siempre habrá quien busque argumentos en contra de esa vía de comunicación, que ahora parece que es buena pero que dejará de serlo cuando se llegue al convenio con las autoridades francesas.

Por lo tanto, nosotros, que fuimos negociadores y tuvimos una intervención directa en este plan de carreteras, no vamos a apoyar esta iniciativa por una razón elemental, porque tenemos esa solución pactada y con mayoría suficiente en el Parlamento de Navarra de los dos grupos que nos vamos a oponer ahora y de muchos otros más que en aquel momento apoyaron el plan de carreteras, y enten-

demus que ésa es la solución. Si las negociaciones que se están realizando con la Administración francesa, concretamente con la región de Aquitania y con el Departamento de Pirineos Atlánticos, no llegan a buen fin, tendremos que pensar en buscar una solución de mucho menos nivel, de mucha menos importancia a la comunicación de esa zona, pero en principio por la gestión racional de los recursos de que se dispone, estando como está una solución mucho más importante y mucho más trascendental para la mejora de las comunicaciones en este momento pendiente de un proceso de negociación, parece que lo prudente es buscar esa solución y esperar mientras tanto a las mejoras que se van a introducir y que están previstas en el plan de carreteras y que se irán desarrollando durante el plazo de vigencia del plan en los sucesivos presupuestos.

Por eso, nosotros no vamos a apoyar esta iniciativa no porque nos parezca mal que se hagan los túneles de Erro, de Mezquíriz y de Luzaide-Valcarlos, que nos parece bien, pero cuando sea necesario, porque si vamos a esta solución nos van a sobrar alguno de estos túneles, más de uno, y, por tanto, tendremos que pensar en ver cómo mejoramos hoy el trazado de esa carretera en aras, como digo, de ese proyecto que nos parece que es el decisivo, que será una inversión pública importantísima y que mejorará sustancialmente las comunicaciones de Navarra. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Alli. Señor Nuin, si lo desea, tiene la palabra.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señora Presidenta. Agradezco a los grupos que han mostrado su apoyo a esta iniciativa. Respecto a UPN y CDN, que son los grupos que apoyan al Gobierno y que vienen, en definitiva, a transmitir cuál es la posición o cuál va a ser la actitud del Gobierno en relación con la infraestructura viaria en esta zona, creemos que la conclusión es muy clara para los habitantes de esa zona: esperar; seguir esperando, de momento hasta 2005. Si en 2005 no hay voluntad política también se pueden poner más horizontes temporales y lo que en 2005 no se pueda conseguir porque es posible que se mantenga la oposición al otro lado de la frontera en relación con esta infraestructura, esta conexión de gran capacidad con Francia a través del Pirineo, siempre se puede decir que quizás se consiga en 2007 y habrá que seguir esperando, y así sucesivamente. Por lo tanto, a esperar.

Nosotros, desde luego, lo que entendemos es que el mensaje que se está dando a esta zona es que el Gobierno de Navarra no está pensando en esta zona y no está tomando sus decisiones en función del desarrollo de esta zona, de su déficit evidente hoy en infraestructuras viarias, porque es algo que reconoce el plan. El propio plan reconoce que hay

que actuar de una forma mucho más decidida, extensa, global e importante en la Nacional 135 y en general en toda esta zona, pero no lo hace. No lo hace porque no está pensando en el desarrollo de esta zona. No está poniendo como prioridad el desarrollo de esta zona, la superación del déficit de infraestructuras que padece, sino que eso lo está supeditando en aras de otro proyecto que es lo que realmente le interesa y en el cual pone la prioridad, que es la conexión con Francia por el Pirineo a través de una vía de gran capacidad.

Por lo tanto, a esperar. Y éste es un planteamiento que no podemos compartir. Nosotros creemos que si hay un déficit evidente, como hay, de infraestructuras en esta zona, ese déficit debe ser resuelto sin supeditar la resolución del mismo a proyectos que en estos momentos simplemente no existen. No existen más que en la voluntad política insuficiente de algunos responsables políticos, pero no existen como proyectos aprobados que vayan a tener viabilidad asegurada en el futuro.

Por lo tanto, insisto, estamos supeditando la necesidad de desarrollo de una zona a quimeras o al sueño, no sé si de grandeza o de bajeza, de algún responsable político que quizás quiera pasar a la historia de Navarra como el que se empeñó en sacar adelante una infraestructura, tan cuestionada por otra parte, como puede ser la autovía o la autopista a Francia por el Pirineo. Nosotros entendemos que, desde luego, así no se aportan soluciones a esta zona.

En cualquier caso, en relación con lo que se aprobó o dejó de aprobarse en el plan de carreteras, nosotros entendemos que el plan de carreteras vigente 2002-2009 fue pactado entre UPN y CDN, que fueron los que lo negociaron y después lo trajeron a este Parlamento, por lo tanto, a cada cual lo suyo en lo bueno y en lo malo, y también a UPN y CDN este plan de carreteras. Nosotros presentamos en su momento en este Parlamento resoluciones cuestionando los criterios esenciales en función de los cuales se determinaron las inversiones y se estableció el contenido global de ese plan de carreteras, las directrices generales que lo inspiraron, pero en cualquier caso, en el debate de las propuestas de los grupos siempre se suelen aprobar alguna de algunos grupos, a Izquierda Unida realmente no se le aprobó ninguna pero a algún otro grupo sí, alguna pedrea suele caer, y en la pedrea se aprobó una que yo creo que para el debate de hoy tiene bastante interés. Se aprobó una propuesta de resolución presentada por EA/PNV, y se aprobó por unanimidad, ahí sí que votamos todos a favor. Esa propuesta de resolución, que, por lo tanto, a propuesta de un grupo fue incorporada al contenido del plan, decía textualmente: "El Parlamento de Navarra insta al Gobierno de Navarra a la mejora en su totalidad y con un proyecto global de la

Nacional 135 hasta Luzaide". Aquí no se cuestionaba o no se planteaba que esta mejora estaba condicionada a la aprobación de la autovía o autopista a Francia por el Pirineo, sino que se hablaba exclusivamente de la Nacional 135 y se instaba al Gobierno de Navarra a la mejora en su totalidad y con un proyecto global de esta carretera. Nosotros, un año después de la aprobación del plan, lo único que hemos querido hacer con esta moción es recordar que existe este mandato al Gobierno de Navarra y plantearle que es prioritario y que debe poner los recursos para su cumplimiento. No se incorporó esta propuesta de resolución de forma previa mediante el acuerdo de UPN y CDN, pero posteriormente en el Parlamento así se hizo, y, por lo tanto, entendemos que el Gobierno debería poner manos a la obra para su cumplimiento. Nada más y gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Nuin. Vamos a proceder a la votación de esta moción. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? El resultado de la votación ha sido de 7 votos a favor, 8 en contra y ninguna abstención, por lo que queda rechazada la moción.

Debate y votación de la moción por la que se propone la implantación del ikasbono/bono lectivo a todos los estudiantes obligados a desplazamiento, formulada por el P.F. Ilmo. Sr. D. Txentxo Jiménez Hervás.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Pasamos al segundo punto del orden del día, que es el debate y votación de la moción por la que se propone la implantación del ikasbono/bono lectivo a todos los estudiantes obligados a desplazamiento, formulada por el Parlamentario Foral ilustrísimo señor don Txentxo Jiménez Hervás. Por lo tanto, tiene la palabra el portavoz de Aralar, señor Jiménez.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: Gracias, Presidenta, por lo de ilustrísimo, pero no acabo de acostumbrarme. Esta iniciativa parte de una realidad: la planificación que el Departamento de Educación hace en cuanto a las dotaciones educativas. Lógicamente, eso obliga —es una realidad que todos vivimos, la hemos vivido en primera persona con respecto a nuestros hijos— a que, dependiendo en qué grado de la enseñanza, nos encontremos con la necesidad de desplazamientos inevitables desde el punto de residencia a los distintos centros, bien sea en casos de Primaria, que se siguen dando también, pero sobre todo en grados superiores, como puede ser Secundaria, Formación Profesional, universidades, etcétera. Y esto, que tiene que ser así, por lo menos así es en función de la planificación de dotaciones educativas que existe, no deja de ser un problema que abarca diferentes elementos. Abarca desde el propio elemento negativo o por lo

menos inconveniente del coste económico añadido que supone a las familias que tienen que soportar tener que desplazarse en algunos casos grandes distancias y también, en algunos casos, sobre todo cuando estamos hablando de enseñanzas superiores, me refiero a edades por encima de los dieciocho años, entraña a cierto nivel ciertos riesgos añadidos en cuanto a la propia integridad de los jóvenes que tienen que desplazarse y que en algunos casos optan por medios propios individuales para realizarlo.

Además de esto, creo que sería conveniente, por lo menos Aralar lo cogía como referencia, un tema, que es la conveniencia, la necesidad y el objetivo que deberían tener las administraciones, en este caso, el Parlamento, los grupos parlamentarios, el Gobierno de hacer una apuesta cada vez más comprometida en cuanto a potenciar el transporte público, el transporte colectivo en detrimento del privado y del individual.

Nos parecía que había elementos más que suficientes para esta iniciativa, que, además, queríamos que en una situación como ésta, con una participación directa de todos los grupos, se procediese a valorar la necesidad y la conveniencia de ponerla en práctica.

Es cierto que a raíz de esta iniciativa, o quizás de forma paralela en el tiempo, incluso el propio departamento ha tomado alguna otra, como es implantar un tipo de acuerdo y de bono con respecto a los diferentes jóvenes que están estudiando en la universidad en Navarra por los desplazamientos que les acarrea, pero no es menos cierto que con todo lo positivo o el paso adelante que pueda suponer siga estando pendiente el tema de valorarlo de forma conjunta.

Además, tiene un marco muy concreto y bastante importante, como es Pamplona y la comarca, puesto que es donde se puede dar el mayor movimiento, pero en absoluto esto tendría que ser excluyente o un elemento de desigualdad para el resto de estudiantes que se desplazan desde otras zonas de Navarra de un destino a otro. Sí que es cierto que el hecho de la comarca de Pamplona facilita en gran medida su implantación, puesto que estamos hablando de algo tremendamente sencillo, es decir, el transporte urbano de la comarca tiene absolutamente normalizado todos los requerimientos técnicos necesarios para que esto se pudiese poner en marcha mañana mismo, por lo tanto, no estamos hablando de nada extraordinario en cuanto a sus dificultades, sino un tema exclusivamente de voluntad. Me refiero a que es algo tan sencillo como aplicar a la franja de estudiantes algo como puede ser el bono que ya se aplica para la tercera edad, jubilados y demás. Para el resto de zonas de Navarra se requeriría que desde el departamento y desde los ayuntamientos hubiese un

esfuerzo de coordinación, junto con las empresas prestatarias, para buscar una fórmula que lo hiciese posible.

Ésta es la iniciativa y ésta es la idea. Creemos que redundará en beneficio, en primer lugar, de los estudiantes, en segundo lugar directamente de las familias y, después, en beneficio de toda la sociedad, y que sería un paso adelante en esa apuesta que digo del transporte colectivo en detrimento del particular por los riesgos que conlleva para los jóvenes.

Económicamente, tendrá la trascendencia que tenga, no creo que sea desorbitada, pero tampoco nosotros vamos a hacer un hincapié especial en esto. Creemos que todos tenemos que tener asumido que el transporte colectivo tiene que ser deficitario si realmente queremos que se imponga sobre el individual, y, por lo tanto, habrá que asumirlo así y habrá que plantarle cara. Eso es todo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Jiménez. Vamos a abrir un turno a favor para los portavoces que soliciten intervenir. Tiene la palabra la señora Acedo.

SRA. ACEDO SUBERBIOLA: Hemos pedido el turno para intervenir a favor a pesar de que nuestro grupo lo que va a hacer es abstenerse, y voy a explicar por qué. Es en el turno a favor, aunque luego nos abstengamos, porque el planteamiento de la propuesta es francamente atrayente. Empezamos hablando de la gratuidad del transporte, pero estamos hablando realmente de la gratuidad de la educación. Ahí es adonde nos gustaría a nosotros llegar, a la gratuidad total de la educación. Eso es utópico en este momento y más cuando se tiene una política fiscal cuyos ingresos no redundan en unos determinados servicios sociales o en el bienestar de los ciudadanos sino en otros aspectos, y parece que se va a seguir así, por lo que los propios sindicatos están diciendo de antemano con el conocimiento del proyecto de presupuestos.

Entonces, si hablamos únicamente del transporte, nosotros, desde luego, pensamos que el transporte para la enseñanza pública y, además, obligatoria, es decir, la Primaria y la Secundaria, no así el Bachillerato y la universidad, evidentemente, tiene que ser gratuito y tiene que garantizarse la gratuidad para los alumnos estén donde estén, en todo el territorio de la Comunidad Foral. Sabemos que eso no está ocurriendo hoy en todos los sitios, lo sabemos perfectamente, por eso sí estamos a favor de que se revise y se garantice que esa educación pública y obligatoria en los colegios públicos de Navarra sea gratuita, incluido en transporte. Pero en el caso de la educación Secundaria Bachillerato y universidad, el 50 por ciento para que vaya como derecho personal... nosotros enten-

demos que aquí tendría que llegarse al cien por cien de la gratuidad en aquellos casos de rentas familiares que así lo requieran, que sea proporcional, y para eso están las becas. Habría que revisar la política de becas, evidentemente, porque hay muchos casos en que puesta la ley puesta la trampa, todos sabemos lo que pasa, pero si se hiciera con una inspección y con una ejecución de las normativas que ya existen, con una buena política de becas que cubra el transporte y que, además, está establecida, podría perfectamente adecuarse al nivel de rentas, de manera que aquel que tiene una renta familiar en las debidas condiciones pague el transporte, porque puede, porque habrá entonces realmente condiciones de igualdad, y aquel que realmente no tiene unas rentas económicas suficientes tenga, mediante la garantía de la Administración, ese acceso tanto al transporte, como a los libros, como a todos los aspectos de la educación.

Nosotros no vemos en la moción que se esté planteando cuál es el nivel económico que supone ese 50 por ciento, y a nosotros nos parece que, además, va a beneficiar a ciertos colectivos en detrimento de que pueda ser el cien por cien para otros.

Por esa no concreción y porque entendemos que, al final, esto no redundaría realmente en algo positivo para poder ejecutarlo en condiciones, planteamos que o bien se retira la moción para concretarla mucho más y así poder hablar de otros conceptos o, en su caso, nosotros nos abstendremos porque, estando de acuerdo con mucha filosofía de la planteada en la moción, entendiendo, como entendemos, que es primera necesidad la educación para todos los ciudadanos en nuestra Comunidad, no podemos apostar por el sí tal y como se ha presentado. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señora Acedo. A continuación tiene la palabra el señor Nuin.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Nuestro grupo va a apoyar la moción que presenta Aralar. Las razones son múltiples. La incentivación del transporte público, del transporte colectivo, sobre el transporte privado es importante. Evidentemente, es un principio general respecto al cual prácticamente todos los grupos en principio nos posicionamos a favor, pero luego hay que concretarlo en medidas que incentiven realmente este uso del transporte colectivo o del transporte público de una forma prioritaria, y nos parece que iniciativas como ésta avanzan en esa dirección.*

Por otra parte, el colectivo de estudiantes es un colectivo que, en líneas generales, por razones obvias, tiene una capacidad de gasto limitada y, por lo tanto, igual que sucede con otros colectivos, como jubilados, desempleados, etcétera, la política de tarifas de transporte público debería tener en

cuenta este hecho, cosa que también nos parece lógico y razonable.

Por tanto, nosotros no encontramos razones para no dar el voto favorable. El criterio o el argumento en el sentido de que, sobre todo en los estudiantes de la enseñanza universitaria, quizás habría que condicionar la reducción del coste del transporte a un criterio ligado a la capacidad adquisitiva incluso de las familias, que puede ser también tenido en cuenta, quizás complicaría bastante la gestión de esta propuesta. En cualquier caso, nosotros también estamos más de acuerdo con que la aportación a la financiación de los servicios públicos podría hacerse fundamentalmente a través de un adecuado sistema fiscal. Éste no es el debate de hoy, pero sin duda alguna un sistema fiscal que incorpore los suficientes elementos de progresividad es el mejor instrumento para financiar servicios públicos como pudiera ser éste. Pero no nos parece que ésa sea una objeción suficiente como para no dar el apoyo a esta moción y, por lo tanto, votaremos favorablemente.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Nuin. No había solicitado... De acuerdo. Señor Ramirez, tiene la palabra.*

SR. RAMIREZ ERRO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Efectivamente, quizás la indecisión a la hora de solicitar el turno de intervención era porque mi turno realmente era el de abstención, que es un turno que no existe como tal o que por lo menos no se acostumbra a plantear. Quizás por esa indecisión y por la poca elevación de mi mano haya podido parecer que no he solicitado la palabra, pero, efectivamente, la he solicitado porque nosotros fundamentalmente estamos de acuerdo con el objetivo que persigue esta moción presentada por Aralar, que es que así como es un objetivo la escolarización y la educación de un alcance universalizado, también el transporte, que es algo ligado a la educación y algo necesario para la educación, que los alumnos lleguen a sus centros educativos, debería estar totalmente subvencionado y ser reconocido como un derecho universal y gratuito.*

Efectivamente, la medida del ikasbono nos parece muy interesante, pero en la moción encontramos serias cuestiones que nos llevan a la imposibilidad de votar a favor y nos dirigen hacia la abstención. Y me explico. Nosotros creemos que en la moción no queda realmente definido cuál es el alcance, es decir, ¿esto es universal para todos los estudiantes? Por un lado, se reconoce el derecho personal y subjetivo de todos los estudiantes, cuando la elección de centro no es un derecho subjetivo y personal de los estudiantes, sino que es del tutor o del padre que elige en qué centro, y nos podríamos encontrar en la situación, por poner un ejemplo, de alguien que viva en Valcarlos y quiera llevar a sus hijos a un centro, el que sea, situado en Tudela yuviésemos

que costear también ese transporte. Es algo que no define o no encontramos en la moción y, por tanto, nos crea una seria dificultad.

No sabemos si se habla de centros públicos, centros concertados, es decir, cuál es el alcance del ikasbono, si tiene que ser todo el transporte educativo, si tiene que ser simplemente... Porque, claro, cuando hace referencia a los estudiantes obligados al desplazamiento, ¿esa obligatoriedad cabe entenderla como aquellos que no tienen más remedio que trasladarse o, uniendo con un argumento anterior, el tema del derecho personal y subjetivo de la elección que, efectivamente, corresponde a los padres?

Es decir, hay una serie de cuestiones que no nos quedan claras. La verdad es que esta moción no tiene un formato muy habitual. En lo anterior a la exposición de motivos por un lado se habla del importe del coste de su traslado y por otro lado se habla de la reducción del 50 por ciento del coste del precio normal. Es decir, estando de acuerdo fundamentalmente con la necesidad de avanzar en la gratuidad y en la universalidad de la educación y, como parte de la educación, en este caso, del transporte hasta los centros educativos, desde Eusko Alkartasuna, nuestro voto va a ser la abstención porque habría que ver cómo se entronca esto con los bonos ya existentes de alguna forma en la universidad, etcétera.

También recogemos la apreciación del Partido Socialista de Navarra en el sentido de que creemos también que hay criterios de proporcionalidad, hay baremos a nivel de ingresos que hay que tener en cuenta, y en ciertos niveles lo que haría falta sería una planificación educativa global.

En cualquier caso, pareciéndonos interesante la iniciativa, efectivamente, dada esa serie de inconcreciones que observamos en la moción o de contradicciones en algunos casos, nuestro voto va a ser de abstención. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Ramírez. A continuación tiene la palabra el señor Etxegarai.*

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Yo he pedido también el turno favorable al voto, porque no sé exactamente cuál hay que pedir cuando quedas en empate, en medio, igual que en los partidos de fútbol. Dada la importancia que tienen nuestros estudiantes en el futuro desarrollo económico-social e intelectual de nuestra comunidad autónoma y teniendo en cuenta las dificultades económicas de muchas familias con hijos e hijas en edad escolar, con todos los gastos que eso supone, no hay duda de que los desplazamientos a los diversos centros de estudios son una carga añadida y a veces hasta difícil de completar.*

Buscando siempre la igualdad de todos los alumnos, tanto de los que necesitan o no de medios de transporte, me parece correcta en cierto modo la propuesta del grupo Aralar, pero también me parece que esto se debe condicionar a niveles de renta, que por otro lado ya están de alguna forma con el tema de las becas puestos en marcha, y por ese motivo yo no voy a decidir ni el sí ni el no, sino que me voy a abstener.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Etxegarai. Para el turno en contra solicitan su intervención los portavoces de UPN y de CDN. Tiene la palabra el señor Tabar.*

SR. TABAR ONECA: *Muchas gracias, señora Presidenta. De las explicaciones que he escuchado aquí, prácticamente tengo que decir que la inmensa mayoría que han hablado hasta ahora han dicho que se van a abstener; yo creo que de una manera testimonial, por no votar en contra. Yo, la verdad, señor Jiménez, tengo que decir que cuando he leído su moción, no la he acabado de entender bien. Igual mi capacidad no es muy grande para entender exactamente qué es lo que está queriendo decir con esta moción.*

Al hilo de lo que han dicho otros portavoces, me ha gustado una parte de la intervención de la señora Acedo, cuando ha dicho que sería más lógico que fuera en función de la capacidad económica de cada familia. Es lógico que sea así, porque universalizar ese 50 por ciento... Me habría gustado que hubiera traído el coste económico que podría suponer, porque es interesante siempre analizar unas cosas con otras, no vale decir vamos a dar todo y gratis, habría que matizar más. También me ha gustado lo que ha dicho la señora Acedo, porque digo, ¿habrá sido después de las elecciones de Madrid porque han visto que el todo gratis de los menores de 21 años y más de 65 no era viable y están reconduciendo? Me ha dado la sensación, es una broma, pero lo digo al hilo de esto.

A mí me gustaría preguntarles a la señora Acedo y al ponente de Aralar si han leído en profundidad la Orden Foral 184/2003, sobre la enseñanza Primaria y Secundaria, que es totalmente gratuita. Habla de itinerarios, de distancias, de dónde puede haber autobuses y dónde no puede haber autobuses, de si no puede haber autobuses, de vehículos de hasta nueve plazas, de más de nueve plazas, que tienen que compartir, lógicamente, no es un alumno en cada coche, sino que tienen que compartir, para ir a un centro. Lógicamente, está definido para los centros públicos, no para los privados. En cuanto a los privados, en ningún sitio pone que tiene que subvencionarse, es lo que ha dicho el representante de EA, si un padre quiere llevar a su hijo allá porque quiere llevarlo, pues me parece muy bien que lo quiera llevar, pero que

tengamos que llevar el transporte por la apetencia de esos padres, me parece que es un poco pasada.

Ya le digo que a lo mejor no he interpretado bien la moción o no sé interpretarla, pero me surgen una serie de dudas. De momento, veo una clara discriminación, no sé por qué dice la implantación el 1 de noviembre a la Mancomunidad de Pamplona y el 1 de enero al resto de Navarra, no entiendo por qué.

En cuanto al transporte urbano, eso más o menos ya lo tenemos. El primer billete se paga a 0'40 euros y el segundo billete se paga a 0'17 euros, estoy hablando de la Mancomunidad de Pamplona. El tema de Tudela es competencia del ayuntamiento, o sea, es competencia en ese caso del ayuntamiento y en este caso de la Comarca de Pamplona. Si no es una tarifa social, el Gobierno tendría que subvencionar en la Comarca de Pamplona un 65 por ciento, ahí estamos de acuerdo, pero hablando de Primaria y Secundaria, es totalmente gratuito.

Se habla de establecer una reducción del 50 por ciento del precio normal. ¿Quiere decir –le estoy preguntando ahora– que según la propuesta que ha bautizado usted como ikasbono, nosotros lo tenemos bautizado como carné de transporte escolar, los alumnos de Primaria y Secundaria van a tener que pagar el 50 por ciento cuando ahora lo tienen gratis? Pregunto. ¿Se eliminan todas las rutas de transporte escolar actuales y en su lugar se plantea el ikasbono únicamente en las concesiones de rutas regulares? ¿Qué tratamiento se pretende dar a los alumnos que por su situación u horario no tengan posibilidad de acceder a líneas regulares? ¿Qué planteamiento se realiza para compatibilizar o no la propuesta de ikasbono y la convocatoria de becas? ¿Se ha calculado el coste? ¿Se ha planteado el tratamiento que se dará al ikasbono durante el calendario lectivo fuera de los horarios no lectivos, pues se puede hacer un mal uso de estos carnés? Pregunto todo esto porque la verdad es que me surgen dudas. Y yo creo que no es idea de Aralar que la enseñanza de Primaria y Secundaria, que es gratuita a cien por cien y muy bien expresada en la Orden Foral, que ya digo que no se habrán leído... Me surgen un montón de dudas.

Digo esto en cuanto a la enseñanza Primaria y Secundaria. Luego, pretendía que esto se vaya a Bachiller, Formación Profesional, universidad. Tengo que decir que, de hecho, no es obligatoria pero sí que se dan una serie de ayudas y tenemos la última que salió para ir a la universidad no es del 50 por ciento, han salido ayudas del 75 por ciento en el carné de transporte escolar, como carné, en vehículos de más de veinticinco plazas. Cuando no haya posibilidad de vehículos de más de veinticinco plazas, se crea no el carné propiamente dicho, sino la credencial de transporte, que es para el que se

tiene que desplazar dos, tres o cuatro días a la semana, paga el importe de autobús íntegro y lo presenta trimestralmente, bien presentado por fechas, y se le abona lo que ha pagado este alumno por venir a la universidad. O sea, es el 75 por ciento, y a esos que pagan el billete en el autobús se les da más del 75, hasta el cien por cien pasando de una cantidad determinada.

Yo tengo que decir que en el tema de la universidad, el año pasado, el 2002–2003 se beneficiaron 274 alumnos con un coste de aproximadamente unos 207.000 euros.

El tema de Formación Profesional y Bachiller está haciéndolo el Gobierno de Navarra a través de convenios con las apymas o con ayuntamientos. Tengo que decir, en cuanto a los que se han acogido a ese tipo de convenios, que el año pasado fue la misma cantidad de alumnos –estamos hablando de Bachiller y Formación Profesional–, 2.585. Le puedo hablar de Bera –Toki–Ona–, Zizur Mayor, Sancho el Mayor, Politécnico de Tafalla, Benjamín de Tudela, Marcilla–Peralta, prácticamente toda la geografía navarra, y la verdad es que sólo hay un convenio con un ayuntamiento concreto, que es Irurtzun, con un número de alumnos de 121.

Es decir, yo creo que lo que hoy está aprobado por el Gobierno de Navarra es bastante superior a lo que el representante de Aralar está diciéndonos, a no ser que quiera ese 50 por ciento extensivo para todos los alumnos, sin discriminación económica de ningún tipo y que ese 50 por ciento lo tengan que pagar también los de enseñanza Primaria y Secundaria. Por eso, UPN va a votar en contra. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Tabar. Tiene la palabra el señor Alli.

SR. ALLI ARANGUREN: Muchas gracias, señora Presidenta. Nuevamente, con esta iniciativa he llegado a la conclusión de que aquí tenemos percepciones distintas de la realidad en la que vivimos. Después de leer el contenido de esta iniciativa, que propone un sistema de bonificación para la enseñanza Primaria y Secundaria, yo pensaba, quizás en mi ignorancia, que esto ya estaba resuelto en la red pública y que había ayudas para los centros de iniciativa social concertados. También se pide el 50 por ciento para la enseñanza universitaria, y no voy a entrar en datos concretos. Quizás esto sea mejor que el sistema de becas o de ayudas que hoy existe en función de tramos de renta, etcétera, probablemente, extenderlo universalmente a todo el mundo sea mejor que hacer un proceso selectivo y dar más ayudas en función de las rentas. También me ha causado mucho asombro cuando he oído decir a la señora Acedo que ellos apoyaban porque pretendían que la gratuidad en la enseñan-

za fuese total, pues bueno, debemos estar en Aragón, en Castilla-La Mancha o en La Rioja, pero no en Navarra, digo yo, porque que yo sepa la red pública garantiza la gratuidad de la enseñanza, incluso la red de iniciativa social está prácticamente garantizándola desde el momento en que son centros concertados.

Por eso, nosotros entendemos que el sistema que hay hoy, que se ha venido superando por el esfuerzo de muchos y de muchas iniciativas parlamentarias durante todo este tiempo, es un sistema objetivamente mejor, que sigue garantizando la gratuidad en la enseñanza incluso en los centros de iniciativa social, cosa que, que yo sepa, no ocurre en ninguna comunidad. Sólo se da en la Comunidad Autónoma Vasca, en Navarra y una situación bastante próxima en Cataluña. Cuando a quien se le da la gratuidad en la red pública se le garantiza también el transporte escolar, cuando se concierta con los centros de iniciativa social y también se dan ayudas, cuando hay un sistema de becas, me da la impresión de que esta medida, que es estúpida planteada así, está fuera de la realidad en la que nos movemos, salvo que, evidentemente, aquí haya algún fallo de información y entonces yo asumo que puedo no tener toda la información y que la que tengo quizás esté distorsionada por un desconocimiento de la realidad de nuestra Comunidad Foral. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Alli. Tiene la palabra el señor Jiménez.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: Bueno, aun asumiendo cierto grado de culpa de que igual en esta primera no nos hemos estrenado muy bien en la redacción, no pretendíamos crear problemas existenciales a nadie ni abrir un debate sobre el sistema educativo en su profundidad. Era algo más sencillo.

A nosotros ya nos pretenden ganar hasta por la izquierda, el PSOE. Nosotros no tenemos ningún inconveniente en que los estudiantes de pajarita vayan gratis en el transporte público. El PSOE igual lo tiene, nosotros no tenemos ningún inconveniente. Nos parece muy bien. Apostamos por el transporte público universal, y Simancas, también. ¿O iba a poner un guarda jurado para ver quién llevaba traje o no llevaba traje al montarse en el autobús? ¿De qué estamos aquí?

Pretendíamos algo más sencillo. No pretendíamos temas existenciales. Es decir, no estamos planteando nada del otro mundo. Si miramos el plan de la Mancomunidad de 1999 a 2002 habla de la posibilidad de implantar lo mismo que a los jubilados otro tipo de demandas, otro tipo de bonos, como

por ejemplo, a los trabajadores, estudiantes, etcétera. ¿De qué estamos hablando aquí?

El juego de las becas. Sobre la ley está muy claro. ¿Saben ustedes cuándo se cobran las becas de un estudiante de FP o de Secundaria? Igual los gastos que empiezan en septiembre se cobran en diciembre del año siguiente. Y si van ustedes a Donapea, verán un aparcamiento inmenso lleno de coches y de motos de los estudiantes que van por sus propios medios día a día, jugándose, al centro educativo. Y a los chavales que van de Berriozar, Ansoáin, la Chantrea, Burlada a Donapea no les paga nadie, les pagan sus padres la villavesa, si van en villavesa, si contratan y se ponen de acuerdo entre todos los padres del barrio o pueblo correspondiente pagan el autobús entre los padres, y si van en su coche la gasolina se la pagan ellos. Y eso es en todos los centros de FP, en todos los centros de Secundaria, etcétera.

Entonces, quizás yo no haya estado muy acertado en la redacción, pero ustedes en la realidad dense alguna vuelta más, porque, si no, el papel, como suele decir el señor Alli, lo aguanta todo, pero la realidad es otra.

Y lo mismo que el señor Consejero en su momento ha resuelto no sé qué bonos para los universitarios, el otro día lo soltó en la prensa, pues muy bien, nosotros nos alegramos, pero no ha resuelto el problema fundamental, y hay infinidad de familias en la comarca de Pamplona que tienen que pagar a sus hijos diariamente dos trasbordos de villavesa cuatro veces al día para ir a la universidad, por ejemplo, o para ir a un centro de FP. ¿Y cuándo cobran esas familias ese dinero?

De eso es de lo que estábamos hablando, de eso pretendíamos hablar, no pretendíamos hablar ni de la gratuidad de la educación ni de no sé qué. Entonces, si el PSOE tiene miedo escénico, decídase de una vez y dé alguna vez el voto a Aralar, porque antes o después a lo largo de la legislatura lo tendrá que hacer; si no, nos contaminará a nosotros y nosotros también tendremos que dejar de darlo.

De eso pretendíamos hablar, si no nos hemos entendido, lo aclaro, y si se ha entendido, era más fácil decir: no nos parece bien y hemos acabado.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Jiménez. Vamos a proceder a la votación de la moción. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? El resultado de la votación ha sido de 2 votos a favor, 8 en contra y 5 abstenciones. Por lo tanto, esta moción queda rechazada. Dado que no hay otro punto en el orden del día, señorías, buenas tardes, se levanta la sesión.

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 35 MINUTOS.)