



DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura

Pamplona, 31 de marzo de 2004

NÚM. 7

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 31 DE MARZO DE 2004

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las [iniciativas](#), actuaciones y directrices que va a desarrollar.
- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre los planes de la [N-135](#).
- Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a realizar una [variante en Ablitas](#), presentada por el G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 35 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las iniciativas, actuaciones y directrices que va a desarrollar (Pág. 2).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra la señora Figueras Castellano (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) (Pág. 2).

Interviene el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Miranda Simavilla (Pág. 3).

En un turno de intervenciones toman la palabra la señora Figueras Castellano, el señor García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro), la señora Acedo Suberbiola (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra), los señores 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) (Pág. 13).

Se suspende la sesión a las 18 horas y 30 minutos.

Se reanuda la sesión a las 18 horas y 38 minutos.

Para responder a las intervenciones de los portavoces de los grupos parlamentarios toma la palabra el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones (Pág. 22).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas,

Transportes y Comunicaciones para informar sobre los planes de la N-135 (Pág. 27).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra la señora Figueras Castellano (Pág. 27).

Interviene el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones (Pág. 28).

En un turno de intervenciones toman la palabra la señora Figueras Castellano, a quien responde el Consejero, y el señor García Adanero, la señora Acedo Suberbiola, los señores Jiménez Hervas y Pérez-Nievas López de Goicoechea, la señora Santesteban Guelbenzu y el señor Etxegarai Andueza, a quienes responde conjuntamente el Consejero (Pág. 29).

Se suspende la sesión a las 19 horas y 34 minutos.

Se reanuda la sesión a las 19 horas y 38 minutos.

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a realizar una variante en Ablitas, presentada por el G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua (Pág. 33).

Para la defensa de la moción toma la palabra la señora Figueras Castellano (Pág. 33).

En el turno a favor intervienen el señor León Chivite (G.P. Unión del Pueblo Navarro), la señora Acedo Suberbiola, los señores Jiménez Hervas y Pérez-Nievas López de Goicoechea, la señora Santesteban Guelbenzu y el señor Etxegarai Andueza. Réplica de la señora Figueras Castellano (Pág. 33).

El primer punto de la moción se aprueba por unanimidad. El segundo punto se rechaza (Pág. 35).

Se levanta la sesión a las 19 horas y 52 minutos.

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

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las iniciativas, actuaciones y directrices que va a desarrollar.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Buenas tardes, señorías. En primer lugar, damos la bienvenida al Consejero señor Miranda y a los directores generales y demás acompañantes. Empezamos por el primer punto del orden del día, que es

la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las iniciativas, actuaciones y directrices que va a desarrollar. Como ha sido a solicitud de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Figueras.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes a todos y a todas los Parlamentarios. Agradezco al Consejero señor Miranda y a las personas que le acompañan la presencia en esta Comisión. El motivo, como suele ser habitual por parte de mi grupo cuando hay un relevo o al inicio de la legislatura correspondiente es

saber de manera directa cuál es el planteamiento que va a tener de desarrollo de su política. Es cierto que, en este caso, no hace mucho tiempo, allá por septiembre, tuvimos la comparecencia del señor Palacios, quien hizo una exposición pormenorizada, pero no cabe duda de que hay asuntos de este departamento que a nosotros nos preocupan de manera especial, como son el tema del tren y el tema de carreteras, a sabiendas de que ya está aprobado el segundo plan director de carreteras, que nos parece que es una herramienta, pero, de todos modos, hay alguna lentitud en el desarrollo en algunos aspectos y alguna escasez en otros y a medida que vaya transcurriendo este período de sesiones iremos planteando aquellas cosas que nos parecen mejorables, y algunas propuestas que en ese plan se recogen con las que no estamos de acuerdo. Nos interesaría saber de modo sucinto qué piensa en este caso el señor Consejero sobre todo eso. Ya digo que son aspectos en el ámbito de la comunicación por tierra, tanto en el de carreteras como en el del ferrocarril. El otro día tuvimos oportunidad de debatir en Pleno lo que era el ámbito de la comunicación aérea, pero fundamentalmente en este caso estoy a la espera de escuchar un poco lo que tiene que decirnos el Consejero. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señora Figueras. Tiene la palabra el señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): Muchas gracias por permitirme comparecer ante esta Comisión. Creo que es más procedente que proceda a leer la intervención que tengo preparada. En primer lugar y dado que, como digo, es mi primera comparecencia como Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones ante esta Comisión del Parlamento de Navarra, quiero hacer manifiesta expresión de mi respeto a esta institución y a sus representantes, e igualmente apelo a que esta Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, más allá de su papel de control de Gobierno, pueda ser igualmente un foro del que nazcan iniciativas y propuestas que pueden venir a mejorar la política general en materia de infraestructuras y transporte en la Comunidad Foral de Navarra.

El motivo de esta comparecencia, tal y como ya ha sido expuesto en la solicitud formulada por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida y por su representante aquí hace unos minutos, es conocer cuáles van a ser las líneas políticas en el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, a raíz de la reciente remodelación parcial que se ha producido en el Gobierno de Navarra.

En mi presentación me acompañan el Jefe de Gabinete de la Consejería, don José María Purroy,

el nuevo Director General de Obras Públicas, que tengo a mi derecha, don José Luis Echavarri Arraiza, y el Director General de Transportes, don Jesús Odériz, que ha permanecido en su cargo.

Antes de entrar a desarrollar específicamente el contenido de mi comparecencia, debo y quiero aprovechar este momento para hacer mención expresa y reconocimiento de la labor desarrollada por el anterior Consejero, José Ignacio Palacios, que se ha mantenido al frente de este departamento a lo largo de los últimos siete años y medio, y ello tanto por los resultados de su gestión al frente del departamento, como por el evidente conocimiento que tengo de su trabajo al haber estado durante todos estos años bajo su dirección.

El impulso dado en materia de infraestructuras públicas durante estos años, a lo largo y ancho de Navarra y, sobre todo, el esfuerzo en planificación a medio y largo plazo que se ha llevado a cabo para el diseño de la política de comunicaciones y de infraestructuras de Navarra es un hecho ya evidente, pero que todavía será más palpable cuando la perspectiva de los años nos permita apreciar en su verdadera magnitud el trabajo realizado durante estos años.

También debo decir, por que así lo he vivido y conocido, que las opiniones de este Parlamento de Navarra y las de sus representantes en esta Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras han sido muy tenidas en cuenta en la labor del departamento, más allá de las controversias puntuales derivadas del debate político. De esta manera, el diseño de los diferentes planes de infraestructuras en Navarra han sido, en mi opinión, fruto directo o indirecto de un espíritu de consenso con aquellas fuerzas políticas de este Parlamento de Navarra que han querido participar en este proceso.

Igualmente, la labor realizada para mejorar la gestión dentro del Departamento de Obras Públicas, derivada sin duda de la firmeza de ideas de su equipo directivo, pero también impulsadas por diversas iniciativas parlamentarias, creo que ha dado sus frutos contando, en todo caso, con la colaboración inestimable de todo el personal del departamento.

Por tanto, sucedo a un gran Consejero de Obras Públicas y ello va a hacer más llevadera mi labor por el trabajo ya realizado, pero también debo reconocer que se ha puesto más alto el listón para el trabajo a llevar a cabo en los próximos años.

En esta tarea, y lo digo sin segundas intenciones, con toda sinceridad y franqueza, espero contar con la colaboración de este Parlamento, tanto para rectificar en aquello en lo que no acertemos, como para impulsar todo aquello que sea beneficioso

para Navarra en materia de infraestructuras y de transportes.

Estamos a finales de marzo de 2004 y prácticamente ha volado el primer año de la legislatura.

Para el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, la política a desarrollar en el período que media entre este momento y el año 2007 debe ser básicamente una política de hacer cosas, todo ello sin olvidar que toda acción pública debe cimentarse en decisiones políticas que, sin duda, se irán tomando a lo largo de estos próximos años.

En mi intervención voy a centrarme en aquellos campos de actuación más relevantes, en los que vamos a desarrollar las actividades más significativas durante este periodo.

Todas las actuaciones del Departamento de Obras Públicas se basarán en una política finalista, donde la disposición de nuevas infraestructuras o las políticas de transporte de todo tipo, tanto las planteadas a corto como a largo plazo, serán desarrolladas en beneficio de los ciudadanos y, en general, buscando la mejora del bienestar social y el desarrollo económico de Navarra.

Hago mío el lema que se ha ido consolidando en la actual política del Gobierno de Navarra, y que es, sin duda, la bandera de nuestro departamento, es decir: Obras Públicas para los ciudadanos.

Tras este lema hay dos grandes campos de influencia en la sociedad. En primer lugar, la ejecución de las nuevas infraestructuras o el desarrollo de las políticas de transportes han de tener por objetivo directo facilitar la vida de los ciudadanos de Navarra, es decir, a través de las inversiones públicas debe facilitarse disponer de agua en cantidad y calidad, hay que mejorar la accesibilidad territorial, la seguridad vial, la posibilidad de basar la actividad social a través de adecuadas comunicaciones, y también consolidar una apuesta por transportes medioambientalmente eficientes tanto en el entorno urbano como en los largos desplazamientos.

En segundo lugar, una actividad política en obra pública y en transportes debe beneficiar globalmente a los sectores productivos de la Comunidad Foral, y ello a través de la mejora evidente de nuestra competitividad económica y del impulso al conjunto de la economía de Navarra.

A partir de ahí, la política en materia de infraestructuras en Navarra se va a cimentar en una serie de principios de carácter básico que deben guiar el conjunto de la actividad del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones; y que son los siguientes. En primer lugar, el rigor y transparencia en la gestión, y ello como columna

vertebral de la actividad del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

En segundo lugar, la adecuación presupuestaria, al objeto de que podamos cooperar en las políticas estructurales del control del gasto público, sin renunciar a diferentes fórmulas de financiación de la obra pública.

En tercer lugar, la planificación, como soporte político y técnico de los objetivos a largo plazo en materia de infraestructuras y transportes para el conjunto de Navarra.

Un cuarto principio es el respeto al medio ambiente, ya que sin un equilibrio necesario entre desarrollo social y afección al medio natural, la propia actividad de creación de las infraestructuras quedaría en entredicho.

En quinto lugar, el desarrollo de la máxima capacidad inversora, pues estamos viviendo en estos momentos en el conjunto de España un período histórico para el desarrollo de las infraestructuras del transporte, donde Navarra no sólo no debe quedar descolgada sino que debe aprovechar su excelente posición geográfica.

El sexto principio que nos anima a acometer esta tarea es la accesibilidad para los ciudadanos, ya que Navarra tiene características óptimas para vertebrar su territorio con una red de comunicaciones y de transporte que apuesta por un equilibrio espacial de la población, basado en que los ciudadanos perciban que pueden elegir vivir sin tener que refugiarse en grandes concentraciones urbanas, y también para que el sector productivo pueda elegir todo el conjunto del territorio de Navarra como base para su desarrollo.

En séptimo lugar, una apuesta por la seguridad vial y la seguridad en la construcción, como dos objetivos irrenunciables que se funden en uno solo: respeto por la vida y la integridad física de nuestros conciudadanos, como uno de los más claros exponentes de una sociedad avanzada.

Por último, pero, por supuesto, no menos importante, una apuesta por un transporte sostenible, siendo este último concepto el de mayor proyección futura, es decir, diseñar unas infraestructuras y una política de transporte que apuesten por una estrategia a largo plazo de reducción del impacto ambiental del transporte, tanto en el ámbito urbano como en los largos desplazamientos, todo ello en beneficio de la sociedad.

Dicho lo anterior, y como desarrollo de todo lo expuesto, la política y la actividad del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para lo que resta de legislatura se va a centrar en el impulso y el desarrollo de veinte proyectos prioritarios. Y son veinte proyectos prioritarios porque entiendo que con su desarrollo viene a

cubrirse ampliamente las expectativas de la Comunidad Foral de Navarra en materia de infraestructuras y de transportes para el momento actual como para el futuro inmediato.

Estos veinte proyectos prioritarios se desprenden de los planes de infraestructuras ya en marcha, de los compromisos establecidos para el pacto entre los dos partidos políticos que sustentan al Gobierno, del convenio en materia de infraestructuras alcanzado entre el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento en diciembre de 2002 y de lo manifestado reiteradamente por este Parlamento de Navarra.

Debo decir que estos veinte proyectos prioritarios que voy a plantear no agotan, ni con mucho, el resto de las actuaciones y de la labor desarrollada por el Departamento de Obras Públicas. Unas actuaciones en infraestructuras y transportes que, aunque no detallaré para no extenderme en exceso, son muchas de ellas consecuencia y complemento de los veinte proyectos prioritarios a que me voy a referir, y es una labor que tiene otras muchas facetas, que, como les digo, no voy a enunciar, pero que abarcan campos de tanto interés como la cartografía de Navarra, la geología o la gestión y la inspección del transporte y otras muchas actividades que se desarrollan en el departamento.

A través del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones incidimos directamente en dos de los sectores básicos de la actividad económica de Navarra, como son la formación de infraestructuras y el apoyo al sector del transporte.

Debe señalarse que el sector de la construcción es, en este momento, el de mayor actividad en el conjunto de la economía de la Comunidad Foral. El sector de la construcción aportó, durante el año 2003, un 4,1 por ciento al crecimiento del Producto Interior Bruto regional, que en su conjunto fue del 3 por ciento.

Hablando en términos de población activa, que creo que es del máximo interés, el sector de la construcción contabiliza más de 27.000 ocupados en Navarra, incluyendo todos los ámbitos de este sector, mientras que el sector transportes ocupa a más de 13.500 personas, por tanto, sumando ambos sectores ocupan nada más y nada menos que el 27 por ciento de la población activa de Navarra.

Así pues, existe también una clara responsabilidad de los poderes públicos en mantener una alta tasa de actividad, que nunca sea ficticia, en estos dos sectores productivos que, hoy por hoy, se revelan como unos de los más dinamizadores de la economía de Navarra.

Hay que resaltar también, desde el punto de vista de la actividad constructora, el decisivo aliado que comporta la formación bruta de capital

para la Comunidad Foral de Navarra, es decir, cuanto más invertimos en infraestructuras públicas mejor está situada Navarra en el concepto del patrimonio regional y más beneficios obtendremos al disponer de unas infraestructuras de carácter productivo, que aportarán su carácter multiplicador a la economía de nuestra región.

Así pues, hora es de seguir apostando sin miedo y con decisión, y dentro de nuestras capacidades económicas, para dotar a Navarra de las mejores infraestructuras y de un sector del transporte cada vez más competitivo y eficaz.

Con estos objetivos traigo ante todos ustedes los veinte proyectos prioritarios del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Alguno de ellos es conocido por todos ustedes, ya que una de las ventajas de la política de Infraestructuras, gobierne quien gobierne, es su proyección a largo plazo; otros proyectos o conceptos pueden ser más novedosos o estar más desarrollados desde el último conocimiento que hayan podido tener en esta Cámara.

En todo caso, paso a describirlos a continuación. El primer proyecto prioritario para el Departamento de Obras Públicas en lo que resta de legislatura va a seguir siendo el decidido impulso al pleno desarrollo del Canal de Navarra.

Cito esta Infraestructura en primer lugar no sólo porque el resto de proyectos hacen referencia básicamente a infraestructuras y políticas de transportes, sino porque considero que, entre todas, el Canal de Navarra es, sin duda, una de las infraestructuras de mayor calado estratégico para el futuro desarrollo de Navarra a muy largo plazo. A pesar de todos los conflictos que hemos tenido que superar para la construcción del embalse de Itoiz, Navarra puede estar bien orgullosa de contar con tan potentes infraestructuras hidráulicas, cuyo objetivo no es otro que el aprovechamiento del agua, en y para Navarra.

Con el embalse de Itoiz, y ahora con la construcción del Canal de Navarra, nos estamos garantizando en abundancia, para años y años, un recurso estratégico como es el agua, del que otros muchos territorios o no disponen o no han sabido aprovechar.

La construcción del Canal de Navarra, en estrechísima colaboración con el hasta ahora Ministerio de Medio Ambiente, está, como todos ustedes saben, en plena ejecución. Deben saber que aunque la construcción de la totalidad de las obras del Canal de Navarra, hasta Ablitas, se ejecutará a lo largo de los próximos diez años, el Gobierno central ya ha desembolsado la totalidad de su aportación económica para esta obra y ha ingresado como capital de la sociedad pública Canal de Navarra, SA los 32.000 millones de pesetas con

que se comprometió el Ministerio de Medio Ambiente en el convenio del año 1998 para la financiación de esta obra en Navarra. Por tanto, y a pesar de la nueva situación política, no cabe duda sobre la viabilidad económica y técnica de la construcción del Canal de Navarra.

En la actualidad, el Canal de Navarra tiene ya ejecutados los tramos 1 y 2, incluido el túnel de Zabalceta; está en avanzada fase de construcción el tramo 3, hasta Tiebas; y están contratados y se van a iniciar de inmediato la construcción de las balsas de Villaveta y de Monreal y los tramos 4, 5 y 18, hasta Artajona.

En su conjunto, y en menos de cuatro años, se ha contratado más del 35 por ciento de todo el Canal de Navarra. En la situación actual se prevé suministrar agua desde el embalse de Itoiz a los 280.000 habitantes de la comarca de Pamplona a partir del año 2006, y se podrán poner en regadío las primeras zonas regables en el área de Valdizarbe hacia el año 2007.

También puedo anunciarles que en las próximas semanas, y para el inicio de las pruebas, se dará comienzo al llenado del Canal de Navarra.

El segundo bloque de proyectos prioritarios del Departamento de Obras Públicas hace referencia, como no puede ser de otra manera, al desarrollo de los ejes estratégicos de comunicaciones de Navarra y ello para cumplir el objetivo de máxima accesibilidad territorial, en nuestro proyecto de situar al 99 por ciento de la población de Navarra a menos de 20 minutos de una vía de gran capacidad, y también, y sin duda como uno de los grandes retos, para abrir Navarra a la red de comunicaciones del resto de España y de Europa.

Para cumplir este ambicioso objetivo, a lo largo de esta legislatura construiremos más de 120 kilómetros de autovías, o sea que en cuatro años se van a construir en Navarra más kilómetros de autovía que en los últimos veinticinco años. En este bloque incluyo seis proyectos prioritarios, uno por cada una de las vías de gran capacidad que tenemos que impulsar y desarrollar en Navarra.

En primer lugar, y como es obligado, debo reseñar como proyecto prioritario la nueva autovía entre Pamplona y Logroño. Como todos ustedes saben, desde el mes de septiembre del año 2002 está contratada en su totalidad la construcción de esta autovía.

Esta nueva vía de comunicación de gran capacidad va a ser clave para la conexión de Navarra a la red de comunicaciones de todo el occidente peninsular pero, sobre todo, debe ser un revulsivo para el conjunto de Tierra Estella. Esa importante zona de Navarra, que está ansiosa para no perder el curso del desarrollo económico, debe tener y

tendrá en la autovía Pamplona-Logroño la mejor palanca para impulsar otros proyectos.

Por eso mismo, y porque desde un primer momento en el Departamento de Obras Públicas vimos la importancia para Tierra Estella de la autovía Pamplona-Logroño, es por lo que diseñamos un ambicioso plan de reforma simultánea de la red de carreteras de esa zona. De esta forma, lo que hemos buscado es garantizar el acceso de todo el territorio a la nueva autovía. Por ello, si estamos construyendo 70 kilómetros de nueva autovía, también estamos reformando, dentro del mismo contrato, otros 70 kilómetros de la red de carreteras del entorno.

En este gran proyecto, donde la estrategia de reforma de la red de carreteras de forma simultánea con la construcción de la autovía ha sido pionero y único en España, puede haber entidades locales que consideren que no han sido suficientemente atendidas en sus peticiones. A ellas hay que decir, primero, que aprovechen la nueva autovía hasta el máximo de sus posibilidades y, segundo, que todas aquellas peticiones de mejora de comunicaciones que sean razonables y que sean asumibles podrán ser tenidas en cuenta.

La construcción de la nueva autovía Pamplona-Logroño se desarrolla, hasta este momento, a plena satisfacción y con riguroso cumplimiento de plazos por parte de la sociedad concesionaria. Sin ir más lejos, con fecha de hoy mismo, 31 de marzo de 2004, se ha firmado el acta de inicio de las obras del tramo 4, entre Estella y Los Arcos, incluyendo la transformación en autovía de la variante de Estella, y todo ello con un mes y medio de adelanto sobre lo previsto en el contrato de concesión. También está previsto que dentro de mes y medio demos la autorización para el inicio de las obras del último tramo, es decir, entre Los Arcos y el eje del Ebro.

Si todo sigue discurriendo según lo previsto, el tramo de autovía de la variante de Puente la Reina se inaugurará y se pondrá en servicio a finales del próximo mes de septiembre. Posteriormente, llegaremos con la nueva autovía hasta Estella, en septiembre de 2005, y el conjunto de la autovía se finalizará en el año 2007.

El siguiente proyecto prioritario, dentro del desarrollo de las vías de gran capacidad, es llevar adelante en su totalidad el desdoblamiento de la carretera 232 entre Castejón, Tudela y Cortes. De los 32 kilómetros de esta actuación ya están desdoblados los 10 kilómetros correspondientes a la variante de Tudela y están ahora en ejecución otros 10 kilómetros entre Tudela y Buñuel.

Igualmente, esperamos poder contratar a lo largo de este año los siete kilómetros de desdoblamiento entre Castejón y Tudela, y concluir la legis-

latura con la puesta en marcha del último contrato, correspondiente al desdoblamiento de la N-232, entre Buñuel y Cortes.

Con esta importantísima actuación hacemos realidad la larga aspiración de todas las entidades y colectivos de esa parte del valle del Ebro en Navarra, que al igual que el Gobierno de Navarra apuestan por esta vía de comunicación como verdadera correa de transmisión de su desarrollo económico.

La autovía del Pirineo, Pamplona-Jaca, dentro del importante eje estratégico de comunicaciones Pamplona-Huesca-Lérida, como nueva vía de gran capacidad entre el Cantábrico y el Mediterráneo, es otro de los veinte proyectos prioritarios del Gobierno de Navarra.

De este proyecto prioritario ya están en ejecución, en la parte de Navarra, el tramo 0, correspondiente a la reforma del enlace de Noáin, y el tramo 1, entre Noáin y Monreal. Acabamos de contratar el proyecto de construcción del tramo 2 entre Monreal e Izco, que una vez redactado dará paso a la construcción de esta obra, con lo cual, se habrá ejecutado, cuando se termine, más de la mitad de la nueva autovía en Navarra. Por parte del Ministerio de Fomento, con quien hemos coordinado desde el primer momento el desarrollo de esta autovía, se iba a proceder a la inmediata contratación de los proyectos de construcción de los tramos de autovía en la zona Yesa-Berdún, ya que ya han contratado todos los proyectos entre Huesca y Jaca. Esperamos que los cambios que se van a producir en el Ministerio de Fomento no trastoquen esta planificación.

Tal y como hemos indicado en numerosas ocasiones, la autovía del Pirineo: Pamplona-Jaca cumple con tres grandes objetivos. El primero, constituirse como la vía de gran capacidad que vertebrará las comunicaciones del área oriental de Navarra, con especial referencia a las zonas de Lumbier, Sangüesa y valles de Salazar y Roncal. El segundo objetivo de esta autovía es dar soporte a todas las comunicaciones del Pirineo occidental, como eje estratégico para el sector turístico en Navarra. Y, desde el punto de vista de la red nacional de comunicaciones, la autovía del Pirineo, Pamplona-Jaca, es el eslabón imprescindible para establecer una nueva relación, a través de Navarra y el norte de Aragón, entre las dos áreas de máxima actividad económica en España como son el Cantábrico y el Mediterráneo.

La nueva autovía del Pirineo, Pamplona-Jaca se constituye así como la vía de conexión transversal entre los dos ejes de comunicación Norte-Sur de la máxima importancia, por una parte, la autovía y autopista A-15, es decir desde Madrid-Medinaceli hacia la frontera francesa por Pamplona, y la auto-

vía A-25, Sagunto-Somport, por Huesca, Jaca y el túnel de Somport.

Sin duda, el siguiente proyecto prioritario del departamento en materia de vías de gran capacidad, es la Medinaceli-Soria-Tudela. Como sus señorías ya conocen, el acuerdo alcanzado entre el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento para este eje estratégico era el que se construyese como autovía libre de peaje en un 50 por ciento de su recorrido, es decir entre Medinaceli y Soria, y como autopista de peaje en el 50 por ciento restante, esto es, entre Soria y Tudela.

La licitación por parte del Ministerio de Fomento del concurso para la concesión de la nueva autopista entre Soria y Tudela era inminente, ya que sólo estaba pendiente de la declaración de impacto ambiental del trazado. Tanto es así que disponemos en el Departamento de Obras Públicas del visto bueno de la Secretaría de Estado de Infraestructuras para iniciar la tramitación del convenio que permitiese al Ministerio de Fomento la construcción en Navarra de los doce últimos kilómetros de autopista entre Cascante y Tudela.

El cambio de Gobierno en Madrid y las inmediatas declaraciones de los representantes del PSOE en Navarra asegurando que dicha vía de comunicación pasará a ser libre de peaje en todo su recorrido, nos llevan, en primer lugar, a la prudencia y, en segundo lugar, a la exigencia de que por una fórmula u otra el Ministerio de Fomento debe acometer de inmediato la construcción de esta decisiva vía de comunicación para Navarra.

El sexto proyecto prioritario es la culminación de la transformación del eje de Belate. En los últimos cuatro años se ha dado un fuerte impulso al desarrollo de este importante eje de comunicación para el norte de Navarra y para las conexiones de Navarra con Francia por Irún. Las obras de los túneles de Larrakaitz y Arrigaztelu y, sobre todo, el nuevo trazado en el tramo de Zozaia-Donztebe/Santesteban con las variantes este y oeste de Oronoz-Mugairi han sido decisivas en este eje de comunicaciones.

Pero todavía, sin duda, quedan pendientes importantes actuaciones por realizar. Será objeto en esta legislatura, en primer lugar, la entrada en servicio de los túneles de Ezcaba en el origen de esta carretera, lo que está previsto para el año 2005. Y ya hacia el Norte, acometer la reforma integral del tramo Igantzi-Bera/Vera de Bidasoa y, si es posible, la variante de Ostiz.

Pero por encima de todas estas actuaciones tenemos el reto de solucionar definitivamente el contencioso para la reforma del tramo que hoy por hoy resulta más prioritario, como es el Bera/Vera de Bidasoa-Endarlatsa-Irún.

Para ello, puedo anunciarles igualmente que, tras las gestiones realizadas en los últimos días, es inminente un acuerdo entre el Gobierno de Navarra y la Diputación Foral de Guipúzcoa, de forma que Navarra acometerá la reforma del tramo Bera/Vera de Bidasoa-Endarlatsa a partir de la conclusión del proyecto de construcción que ya tenemos en redacción, y la Diputación de Guipúzcoa llevará adelante y a su costa la reforma integral del tramo Endarlatsa-Irún. Las condiciones sobre la futura titularidad de ese tramo de carretera serán dadas a conocer en los próximos días. De esta forma, se desbloquea uno de los nudos gordianos que más ha condicionado el desarrollo de las comunicaciones en esa zona de Navarra, y con ello se va a dar, sin duda, cumplida satisfacción a los habitantes de los municipios de Cinco Villas y de Malerreka y a todos los usuarios de esa carretera.

Y para concluir con los proyectos prioritarios dentro de los ejes estratégicos de comunicaciones de Navarra debo referirme a la conexión transpirenaica entre Navarra y Pirineos Atlánticos. En la actualidad, se está llevando a cabo el estudio informativo o anteproyecto de la totalidad del trazado de la nueva vía de comunicación entre la autopista francesa A-64 en Orthez/Salies de Bearn y Pamplona. La redacción de este estudio informativo-anteproyecto ha sido contratada en su totalidad por el Consejo General del Departamento de Pirineos Atlánticos, con un presupuesto de 1,8 millones de euros, que va a ser pagado al 50 por ciento entre Pirineos Atlánticos y Navarra, y que cuenta con el apoyo financiero de la Unión Europea a través del proyecto comunitario Interreg III.

Los trabajos para el desarrollo del estudio informativo o anteproyecto se están desarrollando a plena satisfacción de las dos administraciones.

Es evidente que no podemos ocultar las serias dificultades que nos presentan algunas administraciones francesas para desarrollar este proyecto, que consideramos que es del máximo interés tanto para Pirineos Atlánticos como para Navarra y, sin duda, tanto para Francia como para España. Hasta ahora, el apoyo del Ministerio de Fomento a este proyecto, tanto en sus relaciones con el Ministerio del Equipamiento en París como con la Unión Europea, ha sido decisivo.

Esperamos igualmente, y de forma totalmente convencida, que los nuevos responsables del Ministerio de Fomento hagan suyo este proyecto en todos sus términos. Así está recogido en el Plan Intermodal de Servicios e Infraestructuras del Transporte, PISIT, del nuevo Gobierno, y, por tanto, nos llena de satisfacción que un proyecto auspiciado desde el Gobierno de Navarra, y de tanta importancia estratégica para la Comunidad Foral, tenga, por ahora, pleno respaldo del nuevo Gobierno de Madrid.

Un segundo conjunto de proyectos prioritarios para el Departamento de Obras Públicas para esta legislatura es el desarrollo del plan director de carreteras, la nueva ley foral de carreteras, la apuesta por la conservación de la red viaria y, sin duda, la seguridad vial.

En el momento actual, el plan director de carreteras 2002-2009 se está desarrollando con un razonable nivel de ejecución, rebasándose su grado de cumplimiento en más del 85 por ciento respecto de lo previsto para este periodo. Como sus señorías conocen, este plan director de carreteras contempla hasta un total de 150 actuaciones y sigue siendo firme voluntad del Gobierno de Navarra su máximo cumplimiento, que estará siempre vinculado a los créditos presupuestarios que para este fin vota cada año el Parlamento de Navarra.

El plan director de carreteras de Navarra, en su primera versión, fue aprobado por esta Comisión de Obras Públicas en el año 1997, habiendo sido actualizado mediante una segunda aprobación al final del primer cuatrienio que venció después del periodo 1998-2001. Este plan director de carreteras se ha revelado como un instrumento imprescindible de planificación para el desarrollo de la red viaria de Navarra. En principio, está prevista una nueva actualización del plan director de carreteras a la finalización del cuatrienio 2002-2005, por lo que, dentro de la prioridad de esta línea de actuación, considero necesario y conveniente mantener este criterio.

Como armazón legal de la actividad en materia de carreteras en Navarra, también considero que es indispensable que Navarra cuente con su propia ley foral de carreteras. La elaboración de una propuesta de ley de carreteras de Navarra, para su tramitación ante este Parlamento, es otro de los veinte proyectos prioritarios a los que dedicaremos nuestros esfuerzos. Navarra, a pesar de ser el territorio nacional con mayor antigüedad histórica en la gestión de su red viaria, hecho que se remonta ni más ni menos que al año 1748 es, en la actualidad, de las pocas comunidades autónomas que no disponen de una ley propia para regular este importante sector. La vigente Ley Foral de defensa de las carreteras de Navarra, del año 1986, no abarca muchos de los aspectos de la gestión y administración de la red de carreteras que deben ser regulados en nuestra Comunidad Foral con rango de ley. Por tanto, el Departamento de Obras Públicas elevará al Gobierno a lo largo del próximo año, para su toma en consideración y trámite ante el Parlamento de Navarra, una ley foral de carreteras.

La conservación de la red de carreteras es otra prioridad del Departamento de Obras Públicas, como un claro exponente, si no el mejor, de la relación entre la Administración gestora de la red de carreteras y los ciudadanos.

La conservación de la red de carreteras como proyecto prioritario del Departamento de Obras Públicas se cimentará en dos conceptos. En primer lugar, la conservación del patrimonio viario. A medida que la red de carreteras es mejorada y también notablemente ampliada, es imprescindible dedicar un mayor esfuerzo económico y de gestión al mantenimiento de este patrimonio. No olvidemos que, por ejemplo, vamos a duplicar en estos cuatro años los kilómetros de autovías en Navarra. Casi siempre cada euro gastado a tiempo en la conservación de la red de carreteras evita muchos euros de gasto o inversión en el futuro. Por ello, el porcentaje de recursos económicos que dedicaremos a la conservación de la red de carreteras será como mínimo del 25 por ciento del conjunto de gasto en infraestructuras del departamento, con una tendencia de alza en los próximos años.

El segundo concepto que respalda a la conservación de las carreteras como proyecto prioritario es la directa prestación del servicio público de las carreteras hacia los usuarios. El hecho de contar con una buena red de carreteras en cuanto a las características técnicas de las infraestructuras debe ser compatible con la adecuada conservación; por ello, seguiremos en la línea de que la conservación, además de su componente de preservación del patrimonio viario, esté claramente enfocada hacia los ciudadanos.

Por tanto, y además de las labores propias de la conservación ordinaria, este planteamiento se traducirá en actuaciones específicas como el plan de vialidad invernal, con sus permanentes mejoras, que creo que está dando excelentes resultados; el nuevo plan de zonas verdes para mejorar el entorno ambiental de nuestras carreteras, sobre todo en las zonas urbanas; y el plan de señalización turística de Navarra que estamos ya confeccionando junto con el Departamento de Cultura y Turismo.

Queremos que las carreteras no sean sólo las infraestructuras necesarias para los desplazamientos, sino que sean un completo servicio público con vocación de utilidad y confort para el ciudadano.

Para concluir con el campo de actividad en torno a la red de carreteras de Navarra, y como proyecto prioritario número 11, he dejado para el final aquél que debe presidir todas nuestras actuaciones, y es el relativo a seguridad vial.

En el año 2003 fueron setenta las personas que murieron en las carreteras de Navarra. Sólo decirlo, lo reconozco, me produce escalofríos. Bien es cierto que hace sólo tres años el número de víctimas mortales se elevó a cien y que en Navarra hemos obtenido un descenso del 30 por ciento de víctimas mortales en las carreteras en estos últimos tres años.

Pero en este campo nunca podremos estar satisfechos. En el año 1998 pusimos en marcha en el Departamento de Obras Públicas los planes anuales de supresión de tramos de concentración de accidentes, los conocidos normalmente como puntos negros. Hemos ido detectando y actuando en un total de 65 tramos de accidentes en la red de carreteras de Navarra.

En la actualidad, y por criterios estrictamente estadísticos, prácticamente no hay puntos negros localizados en nuestra red de carreteras, aunque sabemos que sigue habiendo carreteras especialmente conflictivas.

Por tanto, algo tenemos que hacer, y algo vamos a hacer, para reducir al máximo las víctimas mortales en nuestras carreteras. Para ello, colaboraremos con quien haya que colaborar y haremos lo que haya que hacer.

Como primera meta debemos alcanzar cuanto antes el objetivo marcado por la Unión Europea para reducir a la mitad en el año 2010 el número de muertos en las carreteras que se habían registrado en el año 2000; en nuestro caso sería pasar de cien a cincuenta víctimas al año. Por ello, en estrecha cooperación con la Dirección General de Interior, se está trabajando en la confección de un plan integral de seguridad vial para Navarra. En el desarrollo de este plan de seguridad vial se van a establecer las líneas de actuación prioritaria, y se van a diseñar las medidas a desarrollar para actuar en dichos campos prioritarios de la seguridad vial.

Como principio, considero que cada muerte en la carretera es evitable y, por tanto, me comprometo ante este Parlamento de Navarra a que no pararé hasta conseguir una mejora sustancial en la seguridad vial de nuestras carreteras.

Tras analizar los proyectos prioritarios en materia de infraestructura hidráulica y de carreteras, paso a exponerles el tercer gran campo de actividad del Departamento de Obras Públicas, que se centra en la apuesta por el transporte ferroviario.

Dentro de esta área de actividad ferroviaria, el primer proyecto será concluir durante estos años con el programa Navarra sin pasos a nivel. Este programa se gestó mediante la firma de sendos acuerdos con el Ministerio de Fomento y con Renfe en los años 1998 y 1999. En aquel momento, hace seis años, los pasos a nivel a suprimir en Navarra eran 42, de los cuales se incluyeron todos en el programa "Navarra sin pasos a nivel", excepto los tres pasos que se eliminarán con las obras del bucle ferroviario de Pamplona.

Pues bien, de los 39 pasos a suprimir en Navarra, ya se han eliminado o están en construcción para su inmediata eliminación, nada más y nada

menos que 31, lo que de idea del grado de cumplimiento de los acuerdos alcanzados y del grado de compromiso de los antiguos responsables del Ministerio de Fomento y de Renfe. Por tanto, sólo quedan por suprimir en Navarra ocho pasos a nivel. Todos ellos están en marcha y todos ellos están en una u otra fase de tramitación avanzada, y nuestro objetivo es suprimirlos por completo a lo largo de esta legislatura.

Una vez expuesto lo anterior, hay que decir que, sin duda, el gran objetivo del Gobierno de Navarra y, por tanto, de este Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para los próximos años es la llegada del tren de alta velocidad en ancho internacional, de forma que, como les digo, se convierta en el verdadero proyecto prioritario para esta legislatura. Y lo digo sabiendo cuál es la apuesta y conociendo también la Administración de la que depende, es decir, la Administración del Estado.

El Gobierno de Navarra llevó a cabo un verdadero esfuerzo negociador con el anterior Ministerio de Fomento para alcanzar en el convenio de diciembre de 2002 el compromiso inequívoco de que Navarra contaría antes del año 2010 con una línea de nuevo trazado de tren de alta velocidad en ancho internacional, con velocidad de diseño para 350 kilómetros por hora y como conexión completa entre Plasencia de Jalón, en la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza, y Pamplona. Repito, nueva línea de tren de alta velocidad en ancho internacional entre la línea Madrid-Zaragoza y Pamplona, diseñada para 350 kilómetros por hora. Con esta infraestructura Pamplona se conectará con Madrid en un tiempo de dos horas y diez minutos.

Sé de primera mano cómo están todos los proyectos técnicos. Toda la tramitación previa para el conjunto del nuevo trazado ferroviario en ancho internacional entre Plasencia de Jalón y Pamplona está en una avanzada fase y precisamente ahora es el momento del empujón final, de forma que se pudieran iniciar las obras en un plazo máximo de dos años.

Hay que pensar que el total de la inversión prevista en esta nueva línea de alta velocidad para Navarra es de más de 500 millones de euros sólo en Navarra y que, por tanto, esta importantísima inversión no se va a llevar a cabo en un solo día. Por tanto, espero y exigiremos del nuevo Ministerio de Fomento el puntual cumplimiento de lo pactado con Navarra.

Pero, además, no nos vamos a quedar aquí. Ya que la solución de conexión de Pamplona con la red de alta velocidad entre Madrid, Zaragoza y Barcelona está meridianamente clara, y, como les digo, así vamos a exigir su ejecución, el Gobierno de Navarra retomará de inmediato, porque así ya

estaba acordado con el anterior Gobierno, el diseño de la conexión ferroviaria desde Pamplona hacia el norte.

Es decir, junto con el nuevo Ministerio de Fomento plantearemos la inmediata necesidad de establecer cómo y por dónde va a ser la comunicación de Navarra por ferrocarril en ancho internacional, para viajeros y para mercancías, hacia la frontera francesa y hacia Europa.

En este proyecto tampoco descartamos nada, y también pondremos la máxima ambición.

Dentro de la política europea, que respaldamos plenamente, de una apuesta decidida por el ferrocarril para el reequilibrio en el transporte de mercancías, en especial en el cruce de la barrera Pirineica, Navarra va a hacer valer su posición geográfica en todos los aspectos, y también, cómo no, sus ventajas orográficas respecto del terreno a atravesar, para que el Ministerio de Fomento apueste también por la conexión ferroviaria desde Navarra hacia Francia y Europa.

Este objetivo se debe enmarcar no sólo en el propio interés nacional, que hacemos nuestro, de permeabilizar los Pirineos también por ferrocarril; sino en las innegables ventajas que aportaría a nuestro tejido industrial en aras de facilitar notablemente el flujo de exportaciones hacia Europa.

Por último, y dentro del determinante impulso que Navarra tiene que registrar en materia de alta velocidad ferroviaria, existe un proyecto prioritario que es la nueva estación de alta velocidad de Pamplona, junto con el desarrollo e integración de su entorno urbanístico, y la eliminación del bucle ferroviario.

Son de sobra conocidos todos los pasos que hemos dado en este proyecto desde el Departamento de Obras Públicas, de la mano del Ministerio de Fomento y de Renfe, y también junto con los ayuntamientos directamente afectados, es decir, Pamplona, Zizur Mayor y Cendea de Cizur.

Ya está en marcha el desarrollo del proyecto Nexus, ganador del concurso de ideas, y desde el día 10 de marzo está firmado el acuerdo de colaboración que establecimos entre todas las administraciones implicadas para el máximo impulso a este decisivo proyecto para la integración de la nueva área ferroviaria en Pamplona y su comarca.

En el diseño definitivo de la nueva estación de alta velocidad y del desarrollo de su entorno urbanístico seremos tan ambiciosos e iremos tan lejos como la realidad nos permita.

Pienso, como he venido pensando desde años, que el área en torno a una nueva estación de alta velocidad, en el cruce con dos autovías y a cinco minutos del aeropuerto, con una excelente proximidad a las dos universidades y con todo el entorno

urbanístico de la comarca de Pamplona, tiene que ser uno de los lugares de mayor potencial no sólo de Navarra sino del conjunto de la zona norte de España.

Entraré ahora en el último bloque de actividad del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, pero no por ello el menos importante, siendo su repercusión social, en muchos casos, de la mayor magnitud.

La gestión del transporte en Navarra, en todos sus modos, va a ser clave en la política del Departamento en los próximos años. Y esto es así porque a través del transporte los ciudadanos y los agentes económicos se relacionan con las infraestructuras a las que antes he hecho referencia. Es inútil una política de infraestructuras si no hay una política de transportes.

En este sentido el primer proyecto prioritario para la mejora del transporte en Navarra hace referencia al transporte aéreo, y no porque genere el mayor movimiento de pasajeros o de mercancías, sino por su alto valor añadido en las relaciones de Navarra con el resto de España y con el extranjero. El pasado día 25 de marzo, ante el Pleno de este Parlamento de Navarra, y con motivo de la interpe-lación que realizó el Partido Socialista, tuve ocasión de exponer mi opinión sobre la situación del aeropuerto de Noáin y sobre la situación del transporte aéreo en Navarra. Retomando lo que entonces dije, la problemática de este modo de transporte en nuestra Comunidad creo que está mucho más ligada a la inexistencia de competencia entre compañías aéreas que a la situación del aeropuerto de Pamplona-Noáin.

Como ya comenté hace unos días, el aeropuerto de Pamplona-Noáin cuenta, desde el año 2001, con un plan director de actuaciones que, de llevarse a cabo, y tras la inversión de más de 50 millones de euros le permitirá estar en permanentes condiciones de operatividad, con una capacidad de operación de hasta un millón de pasajeros al año en el horizonte 2015, frente a los actuales 300.000 viajeros.

El Gobierno de Navarra exigirá igualmente el pleno desarrollo del plan director del aeropuerto de Noáin, que se recogió en el convenio de 2002, firmado con el anterior Ministerio de Fomento, ya que creemos que es la clave para garantizar el futuro del transporte aéreo de Navarra.

Por tanto, los esfuerzos del Gobierno de Navarra, dentro de su reducido margen de actuación en esta materia, deben venir de la búsqueda y fomento de una mayor competencia ante compañías operadoras.

Entre tanto, vamos a exigir, tanto a AENA como a las compañías aéreas que operan en el aeropuerto de Pamplona-Noáin, que mejoren sustancial-

mente el nivel de información a los usuarios, especialmente en momentos conflictivos como pueden ser cancelaciones, desvíos o retrasos en los vuelos.

Les ratifico nuevamente que no cejaremos en nuestro papel de tutela para la adecuada prestación del correcto servicio público del transporte aéreo en Navarra.

Y ahora bajaremos del aire a la tierra. Como pieza fundamental para el desarrollo del sector del transporte y de la logística en Navarra seguiremos impulsando el desarrollo de la Ciudad del Transporte de Pamplona como otro de los proyectos prioritarios de Navarra.

Tras el éxito de la primera fase de la Ciudad del Transporte, a lo largo de los próximos meses se concluirá el desarrollo de la segunda fase, y durante esta legislatura llevaremos a cabo la tramitación e inicio de las obras de ampliación con la tercera y con la cuarta fase de este proyecto.

El enfoque de la Ciudad del Transporte de Pamplona debe ser claramente su apuesta por la logística, como floreciente sector de la actividad económica.

Como saben ustedes, la logística es la capacidad de prestación de servicios hiperflexibles de transporte de mercancías, no renunciando a la capacidad de almacenaje intermedio. En un mundo económico altamente competitivo, la flexibilidad en el transporte y en la distribución, incluido el servicio al usuario final, todo ello a través de la logística, abre las puertas a un núcleo de importantísima actividad económica.

Y ello, sin duda, por dos factores: en primer lugar, por la necesidad ineludible que requieren las empresas actuales para contar con un eficiente sistema logístico de transportes; y, en segundo lugar, y por eso vamos a impulsar este proyecto al máximo, por la posibilidad de desarrollar un nuevo sector económico, por el que Navarra no debe dejar de apostar.

Todas las regiones vecinas, tanto en España como en Francia, están desarrollando importantes programas en esta materia de proyectos logísticos, algunos con proyectos de la máxima proyección nacional e internacional.

Navarra tiene que ir en los vagones de cabeza de esta actividad logística, y tenemos que difundir la importancia de este sector para el conjunto de la economía navarra. Por ello, y de la mano del proyecto de la Ciudad del Transporte, tenemos que atraer industrias y empresas que o bien sean de logística pura o que basen su actividad en el sector de la logística.

La inmediata ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona nace también con una clara vocación de intermodalidad mediante la pre-

visión de su conexión y compatibilidad con el ferrocarril.

En este sentido, habrá que explorar y conocer la potencialidad de esta fórmula, pero no cabe duda de que la inmediatez de la Ciudad del Transporte a la vía férrea y la proximidad a la estación de mercancías de Noáin abren un amplio abanico de posibilidades en esta materia.

Entrando ahora en el transporte de viajeros, el siguiente proyecto que les quiero anunciar, proyecto prioritario para el Departamento de Obras Públicas, es la construcción de la nueva estación de autobuses de Pamplona. Una vez que se decidió la ubicación de esta estación en el centro de la ciudad de Pamplona, este proyecto para a ser una de las máximas prioridades del departamento. Aún siendo una iniciativa que competencialmente corresponde al Ayuntamiento de Pamplona, desde el Gobierno de Navarra vamos a colaborar de forma significativa en su tramitación y en su financiación, y por este motivo, y porque creemos que es imprescindible dotar a Pamplona y su comarca, cuanto antes, de una adecuada estación de autobuses, vamos a colaborar al máximo con el Ayuntamiento de Pamplona para movilizar de inmediato este proyecto. El objetivo común es poder licitar el concurso de concesión dentro del presente ejercicio de 2004.

También les aseguro que en lo que a nosotros nos corresponda y en lo que venga de nuestra colaboración con el Ayuntamiento de Pamplona, seremos estrictamente escrupulosos en la observación y en el cumplimiento de todo aquello que nos sea indicado por la Institución Príncipe de Viana respecto de este proyecto.

Como no puede ser de otra manera, el proyecto de la estación de autobuses de Pamplona tiene que ser perfecto en su tramitación y veloz en su desarrollo. Sin duda, es un expediente complejo y será una obra complicada y, por tanto, hay que impulsarla con el máximo grado de colaboración entre las administraciones que apostamos por la nueva estación de autobuses de Pamplona.

En la otra faceta del transporte de viajeros hay que referirse al transporte estrictamente urbano. En este apartado, que afecta diariamente a miles y miles de ciudadanos, vamos a acometer dos iniciativas que considero imprescindibles afrontar en lo que resta de legislatura.

En primer lugar, como proyecto prioritario, vamos a regular la actividad del servicio de taxi en Navarra. Para ello, desde el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones propondremos una ley foral del taxi, de forma que se establezcan las bases tanto para su comarcalización, como para su modernización y adecuada prestación del servicio que esperan los ciudadanos.

Es obvio que el servicio de taxi, en particular en la comarca de Pamplona, una conurbación de 280.000 habitantes, tiene un amplio recorrido para su mejora. Por ejemplo, el otro día nos sorprendía, o me sorprendía a mí por lo menos, la noticia de que Zizur Mayor, con una población de más de 10.000 habitantes, sólo tiene una licencia de taxi. Con lo cual, creo que esto nos permite ver todo lo que hay que hacer en este campo.

Quizá sea una ley compleja, por la repercusión en un sector que ha sufrido muy pocos cambios durante décadas, pero les adelanto que desde el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones haremos todos los esfuerzos que estén en nuestra mano para consensuar al máximo sus contenidos. Para ello, buscaremos la opinión no sólo de todas las fuerzas políticas que nos la quieran aportar, sino de las asociaciones de consumidores, de las entidades locales y de las asociaciones profesionales del sector.

En mi opinión, la reforma sustancial del funcionamiento del servicio de taxi, en particular, como les digo, en la comarca de Pamplona, es una exigencia social largamente demandada.

En cuanto al transporte urbano de viajeros, evidentemente, hay, por excelencia, un proyecto que tiene que ser prioritario, y es el transporte urbano en la Comarca de Pamplona. Y digo que tiene que ser la mejora, no porque el actual servicio que presta la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona presente deficiencias, sino más bien todo lo contrario.

La aprobación de la Ley del transporte urbano de la comarca de Pamplona y la unificación del servicio fue, sin duda, un éxito, más allá de las dificultades que haya podido generar en la propia empresa concesionaria.

Precisamente por eso, porque partimos de una situación técnica y administrativa muy solvente, es por lo que tenemos que aspirar a mejoras sustanciales en el uso del transporte urbano. Y observarán que he dicho en el uso y no en la prestación, porque nuestro objetivo, debe ser, sin duda, intentar que se incremente la utilización del transporte urbano.

La comarca de Pamplona ya es uno de los núcleos urbanos de España donde más número de viajes se realizan en proporción a la población, pero ello no tiene que ser más que un punto de partida.

Creo firmemente que una vez que el transporte urbano, como es el caso de la comarca de Pamplona, tiene ya unos estándares de calidad muy aceptables, es cuando hay que establecer políticas en las que primen, por encima de todo, los cambios de hábitos de la población en relación con la movilidad urbana.

Cada viaje de más que se haga en autobús en la comarca de Pamplona es un coche menos que entra en la ciudad. Con esta idea, coordinaremos no sólo la voluntad del Gobierno de Navarra, sino, por supuesto, la de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y la de todos los Ayuntamientos afectados. El nuevo plan de transporte comarcal deberá ir ya en esa línea, es decir, todo para aumentar el número de usuarios.

Por último, concluyo con el proyecto prioritario número 20 y que, salvo lo relativo a las infraestructuras hidráulicas, abarca a todos los anteriores. Este proyecto prioritario para el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones se centrará en hacer una verdadera política de transportes. La movilidad, en todos sus términos y modos, es una realidad cotidiana donde se entrecruzan numerosos condicionantes y, por encima de todo, conviven varias prioridades y preocupaciones:

En primer lugar, tenemos que conseguir que los ciudadanos y las empresas tengan garantizadas sus exigencias de movilidad, y ello en adecuadas condiciones de fluidez, economía, proximidad y seguridad.

En segundo lugar, hay que avanzar decididamente en una política de transportes, tanto de viajeros como de mercancías, que sea sostenible y que reduzca sustancialmente su afección de medio ambiente.

Por último, y como consecuencia de lo anterior, hay que propiciar que los poderes públicos, la Administración, los ciudadanos y los agentes económicos y sociales sean capaces de aceptar y hacer suyas las decisiones políticas y las propuestas de actuación que hagan posible combinar una movilidad adecuada y un transporte sostenible.

Navarra, tanto en el transporte de viajeros en áreas urbanas como en el de mercancías, puede y debe apostar por estas políticas de infraestructuras y por esta política de transportes.

Buena parte de los veinte proyectos prioritarios del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para la presente legislatura van en esa línea, y precisamente así se plantean porque no creemos en una política constructivista de obras públicas, sino porque desde nuestro lema Obras públicas para los ciudadanos debe emerger con claridad la apuesta por una sociedad moderna y solidaria en materia de infraestructuras públicas, y también proactiva en la lucha por la sostenibilidad del transporte de personas y mercancías.

Concluyo, señorías, en primer lugar, agradeciéndoles su atención, y, sin duda, también su paciencia. Los importantes retos que tiene el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para Navarra en materia de infraestructuras públicas y de transportes seguro que serán mucho más eficaces si cuentan con el respal-

do de esta Cámara. Por mi parte, no dudaré ni un solo momento en buscar el acuerdo y consenso con todas sus señorías y ello, sin duda, en beneficio de los ciudadanos. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias a usted, señor Miranda. Tiene la palabra de nuevo la señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Agradezco la explicación pormenorizada que nos ha hecho el Consejero en todo el plan que va a intentar desarrollar a lo largo de esta legislatura y más, y voy a comentar algunos temas que me sugiere a la vista de lo dicho por él. En concreto, por empezar por uno que me toca de cerca, que es el desdoblamiento de la 232, ya fue objeto de debate en Comisión a través de una moción que presentamos, y consideramos que lo que se puede decir en este momento es que hay que esperar hasta el final, efectivamente, como se decía, pero lo deseable por lo menos sería solapar tramos de esa carretera, porque en estos momentos está licitado, como usted ha dicho, el tramo hasta Buñuel, falta el de Cortes y falta el de Tudela-Castejón, con lo cual, la propuesta de nosotros hacíamos, dudando de que se pudiera llegar a tiempo a realizar todo ese desdoble de autovía, era que los tramos se solaparan, de manera que pudiéramos hacer frente al reto que tiene planteado el propio plan de carreteras.*

En lo que concierne a autovías y autopistas, en lo que respecta a la Medinaceli-Soria-Tudela, felicitamos si al final va a ser una autovía todo su trayecto y no va a ser el 50 por ciento libre de peaje y el otro 50 previo pago. Ya lo decíamos también cuando se debatía, creo que fue cuando vino el anterior Consejero. Cuando se comentan este tipo de obras y de infraestructuras de importancia, hay que ver por dónde atraviesan, y nos parece que la de Tudela-Soria es una zona bastante deprimida en algunos tramos y, desde luego, si está sometido a un peaje –creemos que los medios de comunicación estarán ahí–no cabe duda de que no va a ser accesible para todos. Por otra parte, la crítica consabida siempre, salir de Tudela supone pagar porque tienes que entrar obligatoriamente en todas las salidas que hagas desde la zona sur, con lo cual, si fuera libre de peaje todo el tramo nosotros lo recibiríamos con agrado puesto que consideramos que sería lo deseable y lo justo.

La conexión transpirenaica va a ser objeto luego de debate, pero nos preocupa esa obra porque consideramos, como usted ha dicho, efectivamente, que hay dificultades para llegar a acuerdos con algunas zonas y, desde luego, nosotros no apostamos por que sea ése el proyecto, sino que realmente en ese sentido hay otras posibilidades que creemos que además serían menos caras y que resuelven el problema de comunicaciones de las personas que viven en esas zonas tanto con la capi-

tal como incluso con Francia y, desde luego, nos parece que es apostar de una manera decidida para que la población se quede en sus sitios. El otro día lo veíamos con motivo de otras demandas, pero nos parece que las infraestructuras bien planteadas y a tiempo lo que hacen es que el personal no tenga que trasladarse fundamentalmente a las áreas más pobladas, sino que, efectivamente, consigamos el efecto de mantenerlo donde vive.

Nos parece muy interesante la referencia que ha hecho a la necesidad de diferentes leyes. La ley foral de carreteras, el plan integral de seguridad vial en Navarra, nos parece que son aspectos importantes que hay que desarrollar porque, al final, serán proyectos que tendrán el basamento legal, y unido a los planes creo que estaremos en condiciones de hablar realmente de lo que es todo un compendio de las diferentes infraestructuras en todos sus ámbitos.

En cuanto al tren, no sé si usted lo sabe, pero nuestro grupo, imagino que como otros también, ha sido históricamente un defensor de este medio de transporte, y lo cierto es que creo que es evidente que va a llegar el tren de alta velocidad en ancho internacional, pero creemos que hay una apuesta muy decidida por parte del departamento para la ubicación de la nueva estación en Pamplona. No cabe duda de que es un punto importante en todos los conceptos y que Navarra tiene prácticamente la mitad de su población o más afincada en Pamplona, pero consideramos que también es la oportunidad para que se hagan apuestas decididas por otras zonas como, por ejemplo, la Ribera. En este caso reivindicó la necesidad de un nuevo trazado del tren en la Ribera, además sacando la actual estación del tren fuera del ámbito de Tudela propiamente, que es donde está ubicada en estos momentos, por dos razones: por darle solución a un problema muy grave que tiene la ciudad, que es todo el cerco que usted conoce, que supone ese cinturón de la vía del tren; y porque si se instala en condiciones debidas fuera del ámbito actual –sería donde se considerase más oportuno por los técnicos– entendemos que puede haber también un desarrollo importante en la Ribera, y hablar de la Ribera no es hablar de Tudela ni sólo de los 50 o 60.000 habitantes que tiene en su entorno, sino que habría que hablar de más de 100.000 habitantes porque, como usted bien ha explicado, sacar el tren de Pamplona y esa nueva estación conlleva un desarrollo importantísimo de la ciudad.

Efectivamente, eso es lo que se pretende con la apuesta que mi grupo ha hecho siempre por sacar de la ciudad la estación del tren, porque todos sabemos que hoy Zaragoza es un punto importantísimo dentro de lo que es la zona hacia el norte de lo que es logística y un desarrollo importante de cantidad de empresas. No se nos tiene que escapar

que un emporio como es Zara tiene ubicado en Zaragoza uno de los puntos importantes de distribución para toda España y Europa, y lo que está claro es que entre Zaragoza y Pamplona hay un punto intermedio, con un área de influencia importante en población y que si ponemos esas condiciones ahora, porque si no se ponen ahora no se van a poner nunca, hay que aspirar también a que haya un desarrollo armónico en todos los sentidos.

Otro de los aspectos que también quiero comentar al hilo de lo que usted ha planteado es el transporte urbano. Me parece que es importante la apuesta que hace desde su departamento con las iniciativas que ha planteado, por ejemplo, la ley foral del taxi, porque, evidentemente, el taxi ha sido, probablemente es, un sector importante, es un medio importante, pero creo que no asiste de manera adecuada a las necesidades de la población. Lo mismo que usted ha mencionado aquí se puede hablar de las diferentes zonas de Navarra.

Y en cuanto al transporte de otro tipo, pero transporte de viajeros, los problemas que se sufren en las grandes ciudades también se sufren en las pequeñas y no le he oído comentar nada que no fuera una política de transporte de viajeros a través del transporte público. Lógicamente, una persona que utilice el transporte público en Pamplona es un coche menos que entra en la ciudad, pues lo mismo se puede decir de otras zonas que sin pretender equiparlas a lo que es Pamplona, efectivamente, sufren la llegada masiva de coches, porque lo que no hay en concreto en zonas de la Ribera, e incluso con otras zonas que no sólo pertenecen a Navarra... Habría que establecer también unas miras un poquito más amplias y ofrecer un servicio de transporte adecuado para evitar precisamente eso, para evitar lo que es un abuso, entiendo yo, a veces necesario porque no hay otra solución, pero un abuso del vehículo particular. Entiendo que parte de las propuestas que usted ha hecho para Pamplona en ese sentido deberían de ser cuando menos consideradas para la Ribera, insisto, no sólo para Tudela, sino lo que supone la población, estamos hablando de que hay que abarcar a una población de más de 100.000 habitantes. Nada más y muchas gracias por todas sus explicaciones.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Gracias, señora Figueras. ¿Desean intervenir todos los portavoces? Tiene la palabra el señor García Adanero.

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios. En primer lugar, quiero dar la bienvenida al nuevo Consejero de Obras Públicas y también al nuevo Director General de Obras Públicas a esta Comisión. Lógicamente, compartimos los grandes principios de los que ha hablado, como son el rigor y la transparencia en la gestión,

la adecuación presupuestaria, la planificación, el respeto al medio ambiente, así como el desarrollo de la máxima capacidad inversora, la accesibilidad para los ciudadanos, la seguridad vial y seguridad en la construcción y la apuesta por un transporte sostenible. Son ocho principios que, lógicamente, compartimos, como suponemos que compartirá el resto de los portavoces.

Haciéndome eco de las últimas palabras que decía el señor Consejero en cuanto a buscar el consenso y el acuerdo con la mayoría de los grupos o con todos si fuera posible, nos alegramos, desde luego, de esa política, que ha sido la política habitual, aunque parezca mentira, en Obras Públicas –entendemos que las grandes infraestructuras son cuestiones en las que llegar a acuerdos quizá pueda ser más fácil en muchas ocasiones–, así como que sigan con esa política de contactos con las diferentes administraciones municipales, como se ha visto en los últimos años con las grandes infraestructuras que se han hecho en esta Comunidad, como puede ser el ejemplo de la autovía Pamplona-Estella-Logroño.

Creo que las grandes cuestiones en cuanto a obras públicas e infraestructuras, como es el desarrollo del plan director, el mantenimiento y mejora de la red viaria y la eliminación de los llamados puntos negros, siguen su curso, como se ha visto. En su momento se cumplió el plan director casi en su totalidad. Creemos que a éste también se le dará cumplimiento casi en su totalidad y también vemos que hay cuestiones que podían estar estancadas hace un tiempo, como puede ser la nacional 121, y que parece que ya están llegando al fin de lo que era un problema. Por lo tanto, nos alegramos de que esa vía acabe siendo como tenía que ser, una vía de gran capacidad que una Pamplona con Irún.

Hay que decir que, lógicamente, lo que en este momento a nosotros nos puede preocupar más es aquello que no depende del Gobierno de Navarra. Creo que en lo que depende del Gobierno de Navarra está clara la situación de este Gobierno, cuáles son las actuaciones que va a hacer, está claro que, en principio, el apoyo parlamentario lo tiene; por lo tanto, nos preocupa más lo que pueden ser las relaciones con el Ministerio de Fomento, que hasta ahora eran las que eran y que, lógicamente, ahora van a cambiar. En ese sentido, me parece bien que el Consejero siga hablando de vía de gran capacidad en lo relativo a Medinaceli-Soria-Tudela, pero, desde luego, creo que nosotros ya podemos hablar de autovía, lógicamente, porque es un compromiso claro del Partido Socialista, una promesa de ésas que yo creo que si luego no se cumplen son de las de decir: me voy a casa. Con lo cual, no tengo ninguna duda de que el Partido Socialista cumplirá eso y, por lo tanto, en cuanto a la Medinaceli-Soria-Tudela creo que en esta Comisión ya pode-

mos hablar con total libertad de que va a ser una autovía.

Lo mismo pasa con el tren de alta velocidad. Lógicamente, usted hablaba de 2010. Cuando se firmó el convenio entre el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento fue tachado de muy mal convenio, lógicamente, siendo un mal convenio el que va a llegar a 2010, imaginamos que en este momento podremos hablar de fechas más cercanas para que el tren llegue a Navarra. Por lo tanto, como digo, los problemas son las relaciones que pueda haber con el Estado porque confiamos en que el Gobierno siga haciendo el trabajo que estaba haciendo. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor García Adanero. Tiene la palabra la señora Acedo.*

SRA. ACEDO SUBERBIOLA: *Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, por supuesto, agradezco la presencia tanto del Consejero como del equipo directivo del departamento y la amplia y bastante exhaustiva información que nos ha dado, que creo que ha sido más que interesante. Además, tengo que decir que me encanta el hecho de que parece que hay una ambición –ha utilizado varias veces la palabra ambicioso–, una exigencia, que casi es como la oposición del Gobierno, una alegría por desarrollar unos proyectos que no noté en la comparecencia muy reciente del anterior Consejero y que deduzco que tiene base en que parece que ahora va a ser más llevadera la actuación en determinados proyectos, e incluso más, parece que ahora las iniciativas del departamento pueden ser más factibles que hasta ahora, lo cual, en fin, razonable, razonable, desde mi punto de vista sí lo es, razonable, razonable desde el punto de vista que yo he vivido de exposición del Consejero y sobre todo de la exposición del portavoz de UPN, no me parece tanto, porque han sido muchos años de colaboración con el Gobierno del PP como para que, en fin, esa alegría ahora se trasluzca de estas maneras.*

Por otro lado, creo que transmitir aseveraciones de que es para irse a casa, como ha dicho el portavoz de UPN, si no se cumplen promesas... Podríamos repasar cuántas promesas son incumplidas y no se van a casa los que las han incumplido, pero también tener o transmitir como ha transmitido, o me ha dado la sensación, el Consejero, miedos o, si no miedos, dudas o esperanzas, no sé muy bien cómo calificarlos, de que ahora el nuevo Gobierno en Madrid cumpla determinados convenios establecidos con Navarra por el anterior Ministerio de Fomento, me parece cuando menos chocante, porque los documentos y los convenios, si no son humo, como me decía un compañero, son para cumplirse y, desde luego, creo que si algún partido ha tenido antes responsabilidad de gobierno tanto aquí como en Madrid ha sido el Partido

Socialista y se puede ver perfectamente que no sólo hay unos partidos que gobiernan –a veces gobiernan otros– y cumplen sus compromisos y, desde luego, no me cabe la menor duda, por lo que yo conozco en este momento, que los compromisos se respetan. Así ha sido conmigo, por ejemplo, o sea que no dudo que, por supuesto, a más altas instancias va a serlo también.

Por otro lado, una vez hechas estas consideraciones, quería entrar un poquito más en algunas cosas y quería hacer unas reflexiones e incluso probablemente alguna pregunta. Nos parece estupendo y loable los elogios al trabajo del anterior Consejero señor Palacios, me parece además de muy buen gusto y creo que es para honrarle. ¿Que le ha dejado muy alto el listón? Yo creo que ha dejado muchas cosas donde no hay listón o el listón está justito y puede desarrollar perfectamente su departamento un listón ya no muy alto, sino una media adecuada. Y me refiero a áreas como el transporte, donde creo que siguen sin definirse unas políticas concretas que no sean de infraestructuras, no estamos hablando de medidas concretas de política de transporte, sino de infraestructuras de transportes, y no he visto nada en ese sentido, pues me parece que ahí tiene todavía bastante listón para cubrir. Bueno, efectivamente, un alto listón en cuanto al grado de ejecución de las obras previstas por el Parlamento, no creo que un alto grado de listón tampoco en las relaciones con Madrid y la consecución de esos convenios tan maravillosos que para nosotros no lo son tanto, pues ha costado demasiado llegar a esos convenios cuando ha habido demasiado tiempo para haberlo podido hacer y, en consecuencia, creemos que se ha perdido un tiempo importante hasta este momento para haber conseguido esos convenios y esas inversiones, independientemente de que ahora comentaré lo que sí se puede decir perfectamente que es una alegría, que es la consecución de la financiación del Canal de Navarra y el convenio suscrito con el Ministerio.

En cuanto a los principios que ha reflejado, creo que coincidimos al cien por cien, por no decir que al 101 porque no se puede. Únicamente nos preocupa uno de los principios que ha comentado, el control del gasto referido al déficit cero, si no le he entendido mal, en el sentido de que ha dicho: siempre dentro de las limitaciones presupuestarias. Y esta mañana también hemos tenido la comparecencia del Director de Interior, quien ha dicho que como la política del Gobierno es déficit cero o tratar de conseguirlo en esta legislatura al menos, se está implantando por los departamentos el hecho de que, hombre, puedes preparar un plan, y así lo ha dicho, con una serie de inversiones, y luego resulta que no se pueden ejecutar porque presu-

puestariamente no es posible porque hay una política concreta.

Nosotros pensamos, siguiendo además con los principios que compartimos con ustedes, que cuando es necesario para el desarrollo económico de la Comunidad Foral y para los ciudadanos, como en este caso que estamos hablando de infraestructuras imprescindibles para que Navarra no se quede como está en este momento, más atrás de lo quisiéramos algunos, hay que buscar la mejor fórmula de financiación, hay que jugar con todas las cartas que sean posibles, hay que priorizar determinados gastos, y podríamos hablar mucho de eso, pero lo que nos parece, y en eso apelamos al Consejero también, es que tendrá nuestra colaboración en otras cosas, pero en esto le pedimos a él que pelee mucho dentro del Gobierno para que la política de déficit cero no afecte a su departamento y luego digamos: es que no ha habido posibilidades de hacerlo por razones presupuestarias, porque nosotros estamos de acuerdo con los proyectos prioritarios que ha comentado para toda la legislatura.

El Canal de Navarra, bueno, pues está en ejecución, efectivamente, únicamente nos gustaría que, con la voluntad que ha manifestado de colaboración y de participación y de aceptar todos aquellos planteamientos que sean razonables y sensatos, tenga en cuenta las reclamaciones que desde la Estrategia Territorial de Navarra y directamente en el departamento han hecho ciertos municipios de la zona de Estella a los que ha hecho referencia de soslayo –lo ha hecho en referencia a la autovía, pero yo le hago referencia al Canal de Navarra–, que han pedido que se haga un ramal de conexión, que el Canal de Navarra llegue a esa zona porque entienden que, si no, tampoco van a tener posibilidades de desarrollo, y que si el Canal de Navarra es para Navarra y el agua, como bien ha dicho, es en y para Navarra, ellos también son navarros. Desconozco, porque no tengo los medios técnicos adecuados para poder posicionarme, si eso es así o no, pero inicialmente y desde lo que me toca de portavoz de mi grupo, evidentemente, la reclamación debe ser seria y sensatamente tomada en cuenta porque es una zona especialmente deprimida, es una zona con necesidades reales y no es sólo la autovía a Logroño lo que va a provocar el desarrollo de esa zona, sino otras muchas cosas más, porque ha estado seriamente abandonada durante estos últimos años. Parece “Teruel existe”, pues Tierra Estella también existe.

En cuanto al desarrollo de los ejes estratégicos de las autovías, le repito lo mismo respecto a la autovía Logroño-Pamplona, porque hay reclamaciones de conexiones de la zona de Tierra Estella que deben tratarse con un cierto interés y no pedir que se presenten por parte de los pueblos alternativas razonables. Pienso que el departamento, como

bien ha dicho, tiene unos técnicos y tiene unos recursos y los pueblos bastante limitados están de recursos como para destinarlos más allá de lo que son sus propias necesidades básicas. Todos sabemos cómo está la financiación municipal. Entonces, creo que el departamento en su buen hacer y en su buena voluntad puede perfectamente valorar estas opciones y presentárselas a los municipios para justificar decisiones posteriores de sí o no.

En el tema de la 232, como mi compañera de Izquierda Unida ya ha dicho lo suficiente no voy a insistir. Sí me gustaría plantear una pregunta que ya hice al anterior Consejero sobre la autovía Pamplona-Jaca, pero como no hay oportunidad de volver a contestar no pude pedirle un poco más de explicación, entonces, se lo pregunto al nuevo. Pregunté por el eje de conexión de la autovía Pamplona-Logroño con la autovía a Jaca a través de un eje de conexión Tafalla-Sangüesa, que antes era Tafalla-Navascués, a Jaca. Se me contestó que la carretera estaba prácticamente arreglada, que sólo faltaba un trocito en los Altos de Lerga. Yo no pregunté eso, yo pregunté por el eje de conexión, eje estructurante de una zona, que es la zona media de Navarra, que incluye Sangüesa, que incluye Tafalla, que incluye Estella, que creo que además eso mejoraría también las conexiones de Pamplona, las conexiones de Tudela porque conectaría con la A-15, y pregunté si había alguna previsión, porque también la Estrategia Territorial de Navarra lo está planteando desde la zona de Estella, del departamento y si se puede al menos estudiar y plantear para ver qué posibilidades hay de incrementar ese convenio de financiación de peaje en la sombra o hacer una nueva previsión de un eje y plantearlo en las correspondientes ejecuciones presupuestarias.

En cuanto a Medinaceli-Soria-Tudela, el portavoz de UPN ha dicho que es una promesa. No tengo más que decir que esta portavoz, desde luego, en la comparecencia del anterior Consejero ya pidió explicaciones de por qué tenía que ser autopista en la zona de Navarra y por qué no se había negociado con el Ministerio de Fomento que no lo fuera, que fuera autovía, como en el resto, que nos sentíamos discriminados y que parece que hay navarros de primera y de segunda porque sólo algunos pagamos por ir en autopista y otros van a ir gratis siempre. Se contestó que ése era el acuerdo con el Ministerio de Fomento y, desde luego, nosotros opinábamos que se había negociado muy mal con el Ministerio de Fomento y que no se había conseguido lo que se debía haber conseguido si se perseguían los intereses de Navarra y no un seguidismo a lo que diga el partido en Madrid. Entonces, como nosotros entendemos que eso es lo que se hizo y no un buen negocio, en el sentido de una buena negociación de tú a tú con el Ministerio

de Fomento, no nos cabe la menor duda de que, evidentemente, nos tendrá a su lado para ayudarle en todo lo que sea menester, pero la negociación es suya, no tenga usted miedo, pero la negociación es suya, a nosotros no nos corresponde, y usted no es la oposición del Gobierno y nosotros somos la oposición del Gobierno de Navarra. No confundamos los papeles y tengamos todas las cosas claras y entonces no tendremos ningún problema.

En el eje de Belate, nos alegra muchísimo que se haya llegado ya a un acuerdo con Guipúzcoa, únicamente le solicitaríamos también que tuviera muy en cuenta el informe que tiene Medio Ambiente en relación con la posibilidad de hacer el túnel en Bera, el túnel de Listirketa, con otras condiciones a las previstas en el proyecto. Esa alternativa que planteaban los afectados en un momento determinado, parece ser que incluso es más viable, por lo menos ambientalmente, económicamente no sé si lo habrán estudiado. Lo que le pedimos es que valore bien porque los afectados son menos, eran afectados únicamente de terrenos comunales prácticamente, no se tocaban determinadas afecciones ambientales del río Bidasoa y no se tocaban determinadas afecciones ambientales de alguna explotación de ganado ecológico, y esperamos que también en cualquier proyecto que afecte a los particulares, y más si Medio Ambiente se posiciona, se tenga en cuenta por parte de Obras Públicas. Ha dicho que tiene respeto al desarrollo sostenible y al tema medioambiental, bueno, pues el informe medioambiental existe y se posiciona claramente por una menor afección de esa solución y es el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra.

No quiero ir repasando porque además veo que, si no, nos vamos a extender demasiado y de verdad que no tenía intención, lo que pasa es que han sido muchas cosas y a cada cosa quisiera preguntarle más. Ya tendré ocasión, si es caso, de hablar con usted.

Únicamente, para finalizar, quiero decirle que en transportes me hubiera gustado mucho preguntarle qué pasa con la estación de autobuses de Pamplona, el convenio suscrito con ANET y los compromisos que desde nuestro punto de vista no se han cumplido respecto a la estación de autobuses actual y qué ha pasado con esa financiación prevista para cubrir esos compromisos, por qué no se han hecho las inversiones y las adecuaciones previstas en lugar de ir ahora deprisa y corriendo a una nueva estación de autobuses, qué parte tiene el Gobierno ahí y qué parte tiene el Ayuntamiento de Pamplona. Me gustaría haber incidido también un poquito en la política del transporte por ferrocarril y de mercancías, en la intermodalidad de la que estaba hablando, estando de acuerdo en la filosofía, en los principios, estando de acuerdo en la actitud que tienen de petición de colaboración y de

manifestación de colaboración, ahí nos va a encontrar siempre, en todo aquello en lo que podamos echarle una mano, si es que nos necesita sabe que cuenta con nosotros, pero, eso sí, desde un punto de vista de que discreparemos en algunas actuaciones importantes y serias y desde el punto de vista de lo que nosotros entendemos bueno para esta Comunidad y cómo debe hacerse bueno para esta Comunidad, que quizá en momentos puntuales no coincida con sus planteamientos. Nada más. Muchas gracias.

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Arratsalde on. En principio, cuando el nuevo Consejero ha empezado hablando del señor Palacios me ha parecido un detalle de cortesía por su parte, cuando ha incidido una y otra vez me ha empezado a preocupar más, pero es que después de oírle toda la exposición entiendo perfectamente los halagos iniciales, es que en el fondo ha planteado una exposición adaptada, lógicamente, a las personas, antes era el señor Palacios y ahora no lo es, es el señor Miranda, pero prácticamente en la misma línea, exactamente igual que lo que ya conocimos, y no hace tantos meses, y también nos tuvo hora y media el anterior Consejero.*

El problema es una vez más fundamentalmente que en las comparencias de los consejeros de Obras Públicas pasan de lo humano para dedicarse sobre todo a lucirse aquí en lo divino. Quiero decir que ha dedicado muy poco tiempo a contar-nos realmente cómo va a plantar cara a los muchos problemas que tiene: entidades locales, vecinos, la sociedad navarra, es decir, tenemos todo un plan de carreteras, que está muy bien, pero aquí continuamente estamos viendo comparencias, reuniones de Comisión para abordar temas que están sin cumplir. Si miramos, por ejemplo, los planes trienales de los ayuntamientos, vemos que hay infinidad de demandas que están sin atender, etcétera. Entonces, cada vez que se viene aquí, más que entrar en elementos de esos en los que podemos estar de acuerdo y sin ninguna duda todos apoyaríamos si desde el departamento se abordasen, sería una solución, como otros muchos temas que ha puesto, fundamentalmente se viene a hablar mucho de lo que son los temas estrella, de los cuales venimos hablando, debatiendo y hoy una vez más lo vamos a tener que hacer más allá de, como digo, los temas concretos que sobre todo afectan en el día a día a la mayoría de los ciudadanos.

Nosotros también estamos de acuerdo con muchas cosas que ha planteado el Consejero. Con las autovías, por supuesto que sí, ahora, no tanto, por ejemplo, con el aprovechamiento que se le pueda dar a cualquiera de las dos autovías que se

están planteando en cuanto al uso, al día a día, a la cotidianeidad de los vecinos y de los pueblos afectados. Las conexiones que se están dando no son las que nos gustaría, sin embargo, vista la autovía como eje estratégico desde Logroño a Navarra está muy bien, pero vista desde el uso diario de cada uno de los vecinos de los pueblos que se van a tener que mover, lógicamente, tendría mucho que mejorar.

También estaríamos de acuerdo en elementos como seguridad vial, sin ninguna duda, como en el tema de gestión o política de transporte, por supuesto.

Hay otros temas en los que no estamos tan de acuerdo, por ejemplo, ha nombrado dos temas a los que ese departamento, este Consejero considera como éxitos y que nosotros no los consideramos como tales. Curiosamente, no entiendo por qué, la 121-A se considera un éxito. Personalmente, nosotros entendemos que ha sido, desde el punto de vista de diseño para resolver un problema grave de transporte, un diseño absolutamente erróneo. Desde nuestro punto de vista, la 121, tal cual se está resolviendo, por mucho que haya mejorado y por mucho que haya influido en lo que estaban sufriendo, sobre todo los vecinos de los pueblos, no es una solución, nosotros nos atreveríamos a decir que es una mala solución consciente para potenciar y justificar otro tipo de vías, pero la 121 con el tráfico, y sobre todo con el tráfico pesado de mercancías que tiene, no justifica la inversión en los términos en los que se está haciendo. Justificaría, desde luego, soluciones mucho más reales al tráfico que está teniendo.

Se dice que el Canal de Navarra es un gran éxito porque el agua es de Navarra y para Navarra. Totalmente de acuerdo. Itoiz no es un gran éxito, porque Itoiz era uno de los baluartes de un plan hidrológico que al final no va a salir adelante, aunque nosotros ya tengamos la presa de Itoiz, y para tener el Canal de Navarra y el agua para Navarra no hacía falta la cota que tiene Itoiz, por lo tanto, Itoiz para Navarra no es un gran éxito, para tener el Canal de Navarra y para disponer de agua para Navarra nos hubiese bastado con una cota de pantano bastante diferente. La podremos tener ahí almacenada, dicen que el desierto se va acercando y probablemente de aquí a cien años igual lo que ahora es Almería está en Navarra. No lo sé, pero, desde luego, creo que la planificación del territorio no debería ir por ahí.

Y luego lo que se consideran termas estrellas. Sobre el tema de Medinaceli, la autovía o la autopista, autovía-autopista, autopista-autovía, qué casualidad que siempre que planifican en Navarra toca pagar. Nos toca pagar con la autopista Tudela-Pamplona-Irurtzun y hasta Soria se viene gratis y de Soria a Tudela otra vez a pagar. Qué casuali-

dad. Claro, el problema es que en este tema, como en otros que ha planteado usted, desde luego, de mucha preocupación, la transpirenaica es un empujamiento de ese departamento y de un consejero detrás de otro. No solamente eso, veníamos preguntando desde hace mucho tiempo: ¿qué va a pasar con el tren de alta velocidad?, porque era surrealista que llegase a Pamplona y se acabase ahí. Decíamos: ¿va a empalmar con la Y vasca? Lógico, porque el concepto estrella no parece muy lógico, es decir, si un ciudadano de Pamplona tiene que ir a Vitoria y quiere ir en el tren de alta velocidad no tiene mucho sentido que vaya a Madrid y de Madrid vuelva a Vitoria, estando a cien kilómetros. Pero, claro, poco a poco ya vamos sabiendo, el Consejero ha dicho más que su antecesor, se ha atrevido a decir que se está cuestionando realmente que el tren de alta velocidad también vaya por el corredor, no sé si por el mismo de la propuesta de la transpirenaica o por otro nuevo, pero también atravesando directamente desde Navarra la zona de Iparralde, la zona de Francia. Eso, para nosotros, desde el punto de vista de ordenación del territorio en Navarra y de estrategia territorial, supone una servidumbre absoluta sobre todo a planes estratégicos que no nos afectan, y nos podemos convertir como la M-30, la M-40 o la M-60, es decir, va a pasar por aquí absolutamente todo el mundo, vamos a tener un territorio absolutamente supeditado a grandes vías de comunicación, pero realmente no creo que estén la mayoría de ellas aportando gran cosa a esto.

¿Cuál es el problema? El problema es que además hay un elemento novedoso, muy novedoso diría yo, encima de la mesa, y es que el Consejero antes iba y negociaba con el PP en Madrid, ahora no está el PP, ahora está el PSOE. Bueno, el PSOE sabrá, a nosotros ahora cuando menos nos obliga a mirar a dos lados, estar así todo el rato, igual nos entra un poco de tortícolis, porque, lógicamente, esperamos que el PSOE no apoye esos proyectos, que desde Madrid bloquee algunos de los proyectos que tiene ese departamento, y lo decimos con toda naturalidad, le damos zorionak, ongi etorria, bienvenido, que tenga suerte en su gestión en todo menos en estos proyectos, que esperamos y nos tendrá enfrente para que no salgan adelante, y también por lo que usted ha dicho y ha insinuado varias veces al PSOE, tendremos que marcar también, y así lo haremos, de ahora en adelante al Partido Socialista.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Gracias, señor Jiménez. Tiene la palabra el señor Pérez-Nievas.

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOEHEA: Muchas gracias, señora Presidenta. Gracias al señor Consejero por la exposición. Ciertamente, en este caso, después de oír también a otros

portavoces, habrá que hacer una valoración de lo expuesto por los anteriores.

En principio, voy a compartir con la portavoz del Partido Socialista que, efectivamente, ha sido una comparecencia que ha transmitido dinamismo, ambición, objetivos claros, yo casi diría que ha sido una comparecencia arriesgada, porque al final creo que enumerar veinte puntos me parece que es ponerse un compromiso alto y a mí, desde luego, como socio del Gobierno, me parece francamente bien porque son los mismos objetivos que comparte Convergencia para una labor de gobierno, una labor política y ver cómo desde la política se consiguen logros importantísimos. Estoy convencido, además, de que al final de legislatura se presentará un balance de los veinte objetivos altamente satisfactorio, y en todos ellos, del primero al último, Convergencia va a colaborar absolutamente y está convencida de que son imprescindibles y son estratégicamente, como se ha dicho, importantes para esta Comunidad.

Por lo tanto, no comparto muchos de los argumentos, creo que casi ninguno, por ejemplo, del portavoz de Aralar. A mí no me preocupa que Navarra se abra a Europa ni que se abra a su través a otros pueblos de España, no me preocupa en absoluto. Yo entiendo que habrá quien prefiera que Navarra se quede cerrada y que sean otras comunidades u otras provincias cercanas las que se abran y que nuestro paso obligado sea por ellas, pues ésa es una estrategia de toda la vida, ha sido un intento de nuestra comunidad vecina de toda la vida que Navarra se quede relegada, pero me parece absolutamente un desastre que con los kilómetros de frontera que tenemos con Francia no tengamos más pasos de los cuatro conocidos y en esas condiciones, y es imprescindible abrirse muchísimo más a Francia y a Europa a través de Navarra y que pase todo el que pueda. Eso va a enriquecer a esta Comunidad de una manera clarísima, a mí no me apetece cerrarme mis fronteras, otros lo prefieren, Convergencia, en absoluto.

Yo creo que los veinte puntos son suficientes, hay ya quien está planteando el veintiuno, el Partido Socialista plantea el subeje Estella-Tafalla-Sangüesa, pues muy bien. A mí me parece en ese caso que veinte es un número, bueno, que los que están desarrollados son importantes, no me parecen esos importantes, el Consejero tendrá también sus razonamientos, a Convergencia no le parece en absoluto en ese sentido de los veinte prioritarios, aunque me congratulo de que Tierra Estella haya asumido ahora ese papel reivindicativo que siempre se nos daba a los tudelanos y a los riberos, me parece francamente bien.

También le diría al Partido Socialista que hay que asumirlo todo desde el principio, es decir, que cuando se habla de financiación cero y de todas

estas cuestiones, entiendo que le parezca poco importante, pero hay que recordar que se abstuvo en la votación para ver cómo se financiaba la autovía hasta allí. Entonces, por eso que no le parece importante, le parece más interesante hablar de los déficit presupuestarios. Efectivamente, ese déficit cero y ese acuerdo de financiación va a permitir hacer los diecinueve puntos restantes, por lo menos casi finalizarlos. Por lo tanto, centrémonos en lo que tenemos que hacer, que son estas cuestiones, y en ese sentido me parece que desviar un poco la atención a otras cuestiones no es el objeto de esta comparecencia, sino que tenemos que hablar de lo que son las comunicaciones, las infraestructuras y actuaciones. En todas, como he dicho, estoy de acuerdo. Me parece, además, importante, también lo tengo que decir públicamente, otra vez lo dije en otra Comisión y en referencia también a Tierra Estella, esta realidad de que se está emmarcando y se está realzando el tema de la apuesta estratégica de la autovía para Estella. Me remito también a esa comparecencia donde gente de Estella nos transmitió su preocupación. El otro día en Cultura vimos que el parador se instala en Estella, ahora vemos que la carretera se contempla como una actuación estratégica; por lo tanto, me parece que en ese sentido, una vertebración coherente en Navarra se va a dar con las actuaciones del Departamento de Obras Públicas.

Otro concepto que también me gustaría resaltar, porque el otro día se rechazó una ley de movilidad, es que en el último punto el Consejero nos ha explicado que es vertebradora de todos los anteriores. Efectivamente, ahí está el concepto. Creo que dijimos que en la filosofía estábamos completamente de acuerdo, y el Partido Socialista llevó, creíamos que no de la forma adecuada, a través de una ley que más era un plan que ley, pero, bueno, el concepto está y, por lo tanto, me congratula ver que efectivamente está subyacente en todo lo que estamos hablando. Por lo tanto, esa realidad y esa, digamos, concienciación de la necesidad de la movilidad está en lo que nos plantea el Consejero.

Para que haya algún pero, el Consejero me va a permitir, además ejerciendo de reivindicante también, como la portavoz de IU, que diga sinceramente que hay una realidad importante, que es la de Tudela y su estación, que convendría... No ha aparecido, estaba viendo a ver si sería el 19, el 20 o 21, pero no ha sido, lo que sí veo es que es una realidad que ciertamente es importante para la ciudad y para esa zona de desarrollo.

En todo caso, reitero que, efectivamente, como puede decir el portavoz de Aralar, no hay modificaciones con el anterior, pues sólo faltaría, si han pasado ocho meses del inicio del Gobierno, es un gobierno además sujeto a una serie de compromisos de actuación con un pacto entre CDN y UPN. Evi-

dentemente, lo que sí está claro es que esta comparecencia ha resaltado y ha dejado mucho más claro cuáles son los proyectos, y que compartimos al cien por cien, expuestos por el señor Consejero.

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

SRA. SANTESTEBAN GUEL BENZU: *Gracias. Bienvenido, señor Consejero y personas que le acompañan. Creo que lo de reivindicativo va a estar en esta Comisión como muy disputado porque, visto lo visto, somos la única zona que no tenemos autovía, no tenemos tren, o sea que fijaros si nos queda para reivindicar. Pese a lo que ha dicho el señor García Adanero, hay una vía de gran capacidad, y voy a leer textualmente cómo ha sido. Ha dicho: autovía Pamplona-Logroño, desdoblamiento de la 232, autovía del Pirineo, autovía 15 Medinaceli-Soria-Tudela, eje Belate-Bera-Behobia... Se llama eje, pero ésa es la carretera, así, lisa y llanamente, y no me puede decir el señor Consejero que eso es una autovía, eso es una carretera mejorada, pero es una carretera, va a tener dos carriles, un carril de aceleración que de momento en los sitios en los que la carretera ya está absolutamente consolidada lo tiene en la mayoría de los tramos, pero es cierto que eso es una carretera, y es una carretera que transporta hoy una cantidad de tráfico pesado y peligroso que, desde luego, yo no sé si transportan otras que van a merecer tener una autovía.*

De todas maneras, me parece muy bien, sigo pensando que se está discriminando a esta zona de Navarra. Tenemos la orografía que tenemos, pero de todas formas se cumple otra de las cosas, vamos a ser ese 1 por ciento de los navarros que no va a tener a veinte minutos una vía de gran capacidad y, si no, ya me dirá el señor Consejero por dónde salgo yo de Bera en veinte minutos para ponerme en una autovía o en una autopista de Navarra. Pues sí, señor, me salgo en la A-8 y en la autopista a Biarritz, pero, desde luego, en las de Navarra no, y la verdad es que cuando oigo que aquí se están buscando, y me parece muy bien que desde el Partido Socialista se reivindicquen ejes y que se una Estella con... Pues oiga, la verdad es que yo no sé con quién nos vamos a tener que unir, porque en el fondo el gran éxito que está suponiendo, y reconozco que va a mejorar las condiciones, no va a suponer más que un grandísimo aumento del transporte, y el señor Consejero sabe eso, que a cada mejora del tramo ha venido un gran aumento en el transporte, y lo único que va a hacer es que tengamos la carretera permanentemente colapsada. Eso no va a solucionar el problema del transporte, va a mejorar la carretera, pero no va a solucionar el problema, porque cuanto mejor pongan la carretera... Es la única carretera que une Pamplona con

Francia sin pagar peaje. Eso lo saben, y es la carretera que tiene menos desnivel, frente a una carretera que ofrece un gran desnivel, una incorporación al cinturón de San Sebastián y pagar el peaje en dos tramos, en el de Zuasti y en la variante de San Sebastián, y eso lo sabemos y lo sufrimos. O sea que no se nos pueden vender aquí... Se va a mejorar la carretera, pero eso en absoluto va a mejorar el problema del transporte, va a suponer un incremento del transporte con todo lo que conlleva. Mañana me extenderé más en el tema, en el debate de la moción de la 121-A, que da para más. Eso con respecto a lo que nos toca.

Con respecto a lo del agua, yo me congratulo de que tengan garantizada el agua 280.000 habitantes, pero me gustaría, con esa colaboración o esa capacidad que nos va a dar el Consejero para poder aportar desde las entidades locales, que pensemos también que habrá que hacer pequeñas infraestructuras, no grandes presas ni grandes canales, porque el norte de Navarra tiene problemas de agua, y le hablo desde el conocimiento que supone tener que pensar cómo vamos a llegar al verano, y de lo que no cabe duda es de que agua cae, el problema es cómo se regula, cómo se embalsa, cómo se retiene, y en su momento habrá que pensarlo.

Sobre la transpirenaica qué quiere que le diga. Una tiene vecinos franceses con los que tiene relaciones, con los que tenemos colaboración. La Administración francesa no se parece en nada, es mucho más lenta, mucho más difícil y, además a todo eso, les voy a decir una cosa, los franceses no tienen el interés que tenemos nosotros en abrir ejes. Ellos no tienen problema, los franceses ya están comunicados en Europa para ir a 50.000 sitios sin tener que pasar la frontera española. Son los transportistas, el transporte español el que tiene problemas de cruzar los Pirineos, para meterse en Europa y coger las grandes vías de comunicación que tienen. Además, son mucho más respetuosos con el medio ambiente, ellos no hacen carreteras con la facilidad con la que las hacemos nosotros, en este momento nosotros tenemos que prestar servicio al repetidor de la televisión francesa porque los franceses no tienen acceso. Entonces, es muy difícil pensar que con la facilidad que se pueden planificar aquí carreteras y abrir...; no, los franceses, desde luego, no.

Otra de las cosas es que si se piensa solucionar de alguna manera el problema del transporte por carretera, el punto más bajo de los Pirineos en Navarra está en Bera, es el paso Lizuniaga. Eso está demostrado. Si alguna vez, en algún momento, y para dar salida a la cantidad de tráfico que hay, sí que es cierto que lo hay, porque ya no se trata de salir, porque aquí se está diciendo: tenemos muchos kilómetros de frontera, pero ¿a dónde sale?

El problema es que de aquí se ve muy fácil, se sale a Francia, pero en Francia, ¿dónde? O sea, yo creo que hay que conocer un poco los Pirineos y saber cómo es la población, cómo son las ciudades, qué vías de comunicación tienen para pensar tan alegremente que esto es un queso gruyère y que yo hago un agujero y salgo del Pirineo español al francés. No, no es así de fácil.

Por lo demás, seguimos pensando que nos sentimos discriminados porque ya sabemos que estamos donde estamos, pero me parece que necesitamos algún tipo de tratamiento mejor, que se arregle lo que hay en este momento, desde luego, no nos satisface, y, desde luego, que en este momento se haya llegado a un acuerdo con Guipúzcoa quiere decir que se va a arreglar, pero quiere decir que todavía nos quedan años de mejorar ese medio de comunicación que, desde luego, para los habitantes de Bera es absolutamente determinante. Nada más. Muchas gracias.

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

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Buenas tardes y gracias, señora Presidente. En primer lugar, agradezco la presencia de don Alvaro Miranda, don José María Purroy, don José Luis Echávarri y don Jesús Odériz y les felicito por el reciente nombramiento a dos de ellos y, por qué no, felicito también a los que se quedan porque no todos se quedan siempre cuando cambia el jefe.*

Los primeros datos que ha dado, las grandes líneas que ha marcado el señor Consejero, que ha dicho Obras públicas para los ciudadanos, el rigor en la transferencia, en la gestión, adecuación presupuestaria, planificación, respeto al medio ambiente, desarrollo de infraestructuras, accesibilidades, seguridad vial y construcción, transporte sostenible, pues chapó. Si se puede hacer todo eso, si se puede mantener, pues muy bien, nos tendrá de su lado y le apoyaremos.

En cuanto al Canal de Navarra, voy a apoyar un poco a la señora Santesteban en que me parece muy bien que el Canal de Navarra y su infraestructura asegure el agua a la comarca de Pamplona, y aunque ya sé que no depende de este departamento, sino que depende de Administración Local, porque tengo experiencia en ello, también hay que recordar que la zona norte de Navarra verdaderamente tiene problemas de agua potable en las casas. Hay muchos pueblos que no disponen de agua y alguno tiene que comprarla al pueblo de al lado. Tenemos el problema muy cerca. Hay problemas serios de agua, entonces, ya que ha salido el tema lo comento sin más, conociendo que este departamento no tiene responsabilidad en esa situación.

En cuanto a los 120 kilómetros de autovía que va a hacer, estupendo, me parece correcto y apoyaremos el tema. Apoyaremos el tema de la Pamplona-Logroño por su gran beneficio a la zona de Estella, a pesar de que bastantes portavoces que me han precedido han puesto pegas al tema, quizá conocen mejor que yo la situación de la carretera, lo que yo conozco me parece que es una gran obra y adelante.

El desdoblamiento de la 232 creo que es una obra absolutamente necesaria, según las noticias que tengo y por los problemas que existen por ahí. La autovía del Pirineo, Jaca, no voy a entrar mucho a valorarla, pero también parece que mejora alguna comarca de Navarra y nosotros siempre estaremos a favor de que se mejoren las comarcas de Pamplona. En la de Medinaceli-Soria-Tudela, nosotros, por supuesto, estamos a favor de que sea una autovía gratuita. No sé si va a poder ser, tal vez con el cambio de Gobierno en Madrid podría conseguirse, no lo sé, pero la apoyaremos de todas formas. Y en la 121-A no queda más que felicitarlos por el acuerdo alcanzado con Guipúzcoa, que ha costado muchos años conseguirlo. Era un objetivo nuestro, de los alcaldes de la zona, de hace muchísimos años. Si se ha conseguido y al final se va a hacer la obra, pues a mí ya me gustaría asistir a la inauguración del nuevo puente, de ese famoso puente que tenemos donde no se cruzan dos camiones, que debe ser el único en Europa. Pero esperamos que en los próximos días tengamos noticias importantes sobre este tema. Por lo tanto, nos felicitamos los de la zona.

La transpirenaica Orthez-Pamplona, pues no lo sé, hay noticias de la parte francesa que parece que todavía va... Las nuevas elecciones francesas tampoco han dado vía libre porque en esa zona siguen en el poder las mismas personas o el mismo partido que estaba antes y antes ponía bastantes pegas, me imagino que seguirá poniéndolas.

Sobre el segundo plan director de carreteras casi no voy a hacer ningún comentario, sino que sencillamente diré que ojalá se cumpla y no pase como con el primero, que no se cumplió.

Y en el punto de conservación de carreteras, bueno, se está trabajando mucho, lo tengo que reconocer, pero también me gustaría que se hiciera un poco más caso a las carreteras locales, a las travesías en los pueblos y a los accesos en los barrios donde los pueblos tienen muchos habitantes que viven diseminados. En la zona norte no son como en la Ribera, los pueblos están muy diseminados, concretamente mi pueblo tiene un barrio a veintiséis kilómetros de la plaza, y, por lo tanto, sería algo a tener en cuenta en ese tema con los presupuestos de los que se dispone.

Lo de la seguridad vial, por supuesto, es un objetivo ambicioso que todos esperamos que se pueda cumplir.

En cuanto a los ferrocarriles, lo de anular los pasos a nivel en Navarra me parece que es totalmente plausible. Y en lo de alta velocidad, tengo que decir que soy partidario, y espero que el departamento haga un estudio serio sobre la conexión con la Y vasca, no vaya ser que se nos vaya por Miranda de Ebro y Navarra quede como una isla, que en el transporte eso nos llevaría a muchos años de retraso. Por lo tanto, yo apuesto por la conexión con la Y vasca y, como he dicho antes, espero que el departamento haga por lo menos un estudio serio, aunque luego lo discutiríamos.

El transporte aéreo ya fue discutido en el último Pleno, no voy a entrar, y, bueno, lo demás, el tema de la movilidad también. Eso es todo. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Etxegarai. Dado el volumen de cuestiones planteadas al Consejero, vamos a hacer un receso de cinco minutos para que el Consejero y su equipo puedan organizar sus respuestas. Gracias.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 18 HORAS Y 30 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 18 HORAS Y 38 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señorías, transcurridos los cinco minutos, reanudamos la sesión. Tiene la palabra el señor Consejero para responder a los portavoces.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muchas gracias. Gracias por todas las intervenciones, porque seguro que de alguna manera ayudan a dar luz al debate. La verdad es que son muchos los que intervienen para uno solo que tiene que responder, pero voy a intentar responder a todas las preguntas de golpe, por entendernos, porque como muchos de los temas se han repetido, como tenía que ser, por otra parte, creo que es lo más práctico intentar responder sobre todo a aquellos que han tenido mayor relevancia. Por tanto, me perdonarán si no respondo uno a uno, pero, si no, creo que estaríamos aquí hasta mañana.*

En primer lugar, voy empezar por lo que ha dicho el representante del CDN, señor Pérez-Nievas, de que ha sido una comparecencia incluso arriesgada en cuanto al planteamiento que se ha hecho por mi parte de los veinte proyectos prioritarios. La verdad es que yo también pienso lo mismo, en fin, me lo pensé mucho antes de traerla ante todos ustedes, pero ligo eso a su vez con lo que ha dicho la representante del Partido Socialista, desde

el punto de vista de la ambición, es decir, la ambición que nos mueve en el departamento es una ambición sana, no es una ambición para poner a nadie contra las cuerdas, sino todo lo contrario, y lo que nos lleva a presentar estos veinte proyectos es que realmente de alguna manera queremos afrontar todos ellos con total dedicación.. Evidentemente, al final de la legislatura seguro que no todos van a estar cumplidos, con toda seguridad, pero si nos ponemos estas metas y esta ambición por delante, seguro que haremos más cosas de las que haríamos de otra manera y, por tanto, éste es el razonamiento que quería hacer.

Y ya, si les parece, aunque sea siguiendo un poco el orden de las intervenciones, voy a intentar tratar cada uno de los temas planteados. En primer lugar, en relación con la carretera N-232, que ha sido el primer tema tratado por la representante de Izquierda Unida, sí que es una carretera, como ya he dicho, fundamental para el Gobierno de Navarra. Como también saben ustedes, se debatió mucho en su momento si había que desdoblarse o no, se adoptó la solución de desdoblarse y, a partir de ese momento, hemos intentado hacer este proyecto y esta obra de la manera más rápida posible. Por tanto, sí que tenemos previsto solapar la ejecución de tramos, es decir, en este momento se está construyendo el tramo Fontellas-Buñuel y, si todo va bien, antes de que se termine ese tramo ya tendremos en obras, o por lo menos contratado, el tramo Castejón-Tudela, que es el siguiente que estaba en la lista de ejecución por razones de tráfico, y antes de que esté terminado el tramo Castejón-Tudela es más que probable que podamos contratar el último, que es el Buñuel Cortes, con lo cual, sí que vamos a generar un solapamiento en los tramos de esta obra.

El siguiente asunto, yo diría que asunto estrella, que ha salido y que han tratado muchos de ustedes es qué va a pasar con la Medinaceli-Tudela. Evidentemente, yo me apunto, sin duda, a lo que dice el portavoz de UPN, que sea autovía, ¿cómo podemos decir otra cosa? Es más, es lo que pedimos en su día, y así está firmado en el famoso Protocolo de Fitero, donde vinieron los presidentes de La Rioja y de Castilla y León a pedir que fuera autovía, porque ésa fue la herencia del Partido Socialista para Navarra, una autopista de peaje desde Medinaceli hasta Tudela, y precisamente por ser una herencia del anterior Gobierno socialista, el Gobierno de Navarra tomó la iniciativa para intentar desmontar esa herencia, es decir, lo que está en el plan de infraestructuras del Partido Socialista del Gobierno anterior es peaje completo entre Medinaceli, Soria y Tudela. Como veíamos que no había otra manera de hacer esa vía de comunicación que la fórmula de peaje y por que no había manera de meterle mano, se puso en marcha una operación

entre las tres comunidades autónomas. Se firmó un protocolo, se elevó al Ministerio de Fomento y, bueno, evidentemente, con una nefasta negociación, conseguimos que una autopista que dejó el PSOE sin hacer hace ocho años esté totalmente en marcha, un 50 por ciento autovía y un 50 por ciento autopista. Bueno, pues hasta donde pudimos llegar. Si en este momento se transforma en autovía, champán para todos, aunque conocemos la realidad de la financiación del Ministerio de Fomento y dudamos mucho de esas promesas, pero es una promesa hecha. Pues nosotros, como Navarra, a por la promesa del Gobierno actual. No vamos a hacer oposición desde Navarra al Gobierno ni al Partido Socialista porque nosotros somos el Gobierno que gobierna aquí, pero claro que vamos a tener que exigir lo que nos prometen, porque, si no, sería del género...

Por lo tanto, ésa es un poco la historia de la autopista Medinaceli-Soria-Tudela. Señores, lo único que yo les digo, porque lo sabemos de primera mano, es que estaba a punto de contratarse la concesión de Soria-Tudela. El Gobierno de Navarra aceptó esa fórmula porque sabía que significaba tener la obra terminada dentro de cuatro años. Ahora es todo autovía, pues si la autovía está terminada dentro de cuatro años, o dentro de cinco, o dentro de seis incluso, pues adelante con la autovía, pero quiero decir que es un proyecto fundamental para Navarra y en lo que no podemos caer ahora otra vez es en que me lo voy a pensar, en que no sé si lo financio o no lo financio, y que se termine la legislatura del nuevo Gobierno de Madrid sin hacer nada.

En cuanto a la conexión transpirenaica, que también se ha planteado por parte de Izquierda Unida, que es otro gran proyecto, luego se va a hablar de ella. Creo que no merece la pena, si vamos a hablar luego, hablar ahora.

Quiero contestar ahora a una afirmación que ha hecho la representante de Eusko Alkartasuna, ha dicho que hay que conocer el Pirineo. Bueno, señora Santesteban, creo que pocos conocerán el Pirineo mejor que nosotros, llevamos ocho años trabajando en el Pirineo, sabemos qué es lo que se puede hacer y qué es lo que no se puede hacer y, por tanto, hemos apostado por la única vía de comunicación que se puede hacer en el Pirineo, en España y en Francia, y lo sabemos, otra cosa es que se haga. Y si no se hace será porque no se quiere hacer. Dentro de esto, no me alargaré para no extenderme, dice que los franceses no tienen problemas. No, hombre, no, los franceses tienen más problemas que los españoles, porque los franceses meten más camiones en España que los que metemos nosotros en Francia. Repito, los franceses meten muchos más camiones en España, cargados de mercancías, que los que saca España hacia

Francia, aunque parezca increíble. Y, dicho esto, del cien por cien del transporte pirenaico, un 50 por ciento es entre España y Francia, es decir, el mito ese de que se va todo para el norte y que Francia soporta todo el paso, no es cierto, el 50 por ciento es España-Francia, y de ese 50 por ciento, la mitad es entre las regiones pirenaicas de España y de Francia, con lo cual, creo que ya es hora de apostar por que podamos comunicarnos directamente entre uno y el otro lado del Pirineo, porque el 25 por ciento del transporte en el Pirineo resulta que se queda en el Pirineo y, por tanto, ésa es la apuesta que hace el Gobierno de Navarra, una vía de capacidad moderna, con futuro, pero, en principio, de carácter regional para Navarra, para Aquitania y para el Departamento de Pirineos Atlánticos. Ésa es la apuesta en este momento del Gobierno de Navarra.

En cuanto a otros temas que se han planteado, entiendo que hay un pleno apoyo a la ley de carreteras que, insisto, nos comprometemos a traer, esperamos que sea una ley consensuada al máximo, y también a la ley del taxi.

Y sobre el tema de la seguridad vial, si a ustedes les parece bien, incluso podríamos tener algún día un monográfico para saber la realidad en esta materia, tanto en Navarra como en el resto de España y ver si también a través de los grupos políticos se puede ir concienciando a la sociedad para luchar en este campo, que creo que es del mayor dramatismo para el conjunto de la sociedad de Navarra. Como digo yo, a principios de año hay setenta familias en Navarra que no saben que se va a matar un familiar suyo en la carretera. Igual es alguna de las nuestras. Eso es una auténtica tragedia. Por tanto, si cuento con su colaboración, que seguro que contaré, mejor para este campo.

En cuanto al tema del ferrocarril, me perdonarán que pase de un campo a otro, creo que también hay pleno consenso en que hay que apostar por el ferrocarril. Me ha sorprendido que no hayan hablado mucho de la apuesta de las mercancías a través de la alta velocidad o del ancho internacional. Esto sí que es un tema que creo que es novedoso, es decir, nosotros vamos a apostar, sobre todo en la salida hacia el norte, para que las mercancías puedan circular en ancho internacional hacia Europa porque ése es el verdadero reto de la mercancía en cuanto al transporte ferroviario: poder ir hacia Europa, más que a nivel interior, nacional, poder ir hacia Europa en ancho internacional y, por lo tanto, es por lo que vamos a apostar desde Navarra.

En cuanto a cuál va a ser el trazado, como ya he dicho, Navarra tiene que estar abierta a que el trazado sea el mejor posible, y, desde luego, si no es conectando con la Y vasca, pues no será conectando con la Y vasca, y si es conectando con la Y

vasca, será conectando con la Y vasca. Pero, como decía el señor Pérez-Nievas, si por aquí hay que trazar el ferrocarril que sea bueno para Navarra y es bueno para los demás, pues se trazará por Navarra. Evidentemente, la solidaridad forma parte de la convivencia nacional. Que yo sepa, hay comunidades vecinas que tienen infinidad de infraestructuras que sirven al resto del país, la N-I, ahora la Y vasca, la A-1, la A-8, la A-68 y, por tanto, creo que Navarra también tiene derecho a tener infraestructuras que sirvan a Navarra y al resto del país.

En cuanto al tema de la estación de Tudela, no voy a decir que me la he dejado de poner para que haya algo que decir ahora. Lamento haberlo olvidado porque realmente sí que tenía que haber hablado expresamente de la problemática de la alta velocidad en Tudela, y lo que les quiero anunciar es que lo que vamos a poner en marcha de inmediato, y cuando digo de inmediato es antes del verano, junto con el Ayuntamiento de Tudela, porque nos interesa muchísimo colaborar con el ayuntamiento, es un estudio de alternativas para ver cuál es el trazado de la alta velocidad en el entorno de Tudela y cuál es la ubicación de la nueva estación en Tudela.

Yo les puedo decir que así como en Pamplona está claro desde hace años porque hace años que se estudiaron las alternativas y, por lo tanto, ha sido seguir con lo que ya se decidió en su momento, en Tudela, evidentemente, no se ha estudiado. He hablado varias veces con el alcalde de Tudela, es un tema de la máxima importancia, no se puede improvisar cuál es la solución, y, por tanto, les digo que vamos a poner en marcha de inmediato un estudio de alternativas donde se analicen trazados, se analicen sinergias urbanísticas, se analice accesibilidad de los ciudadanos a la nueva estación, en fin, se analice todo lo que es de interés para el uso de la alta velocidad. Desde luego, la combinación idónea, que yo creo que en Tudela tampoco va a poder ser, es que las estaciones estén en las mismas ciudades. Tudela, por sus condiciones particulares, con el Ebro al lado, pues igual lo tiene más complicado. Quiero decir que no es evidente en este momento dónde tiene que ir la estación de Tudela, pero el compromiso existe y se materializará en los próximos meses, tras poner en marcha de inmediato ese estudio de alternativas que, por otra parte, está respaldado por el Ministerio de Fomento. Se pactó con el Ministerio de Fomento que ellos aprobaban el trazado pasando por Tudela, para no demorar la puesta en marcha del proyecto de alta velocidad, pero con el compromiso de que si hay una alternativa viable en el entorno de Tudela esa alternativa se llevará adelante.

En cuanto al transporte urbano, y sigo con lo que ha planteado la representante de Izquierda Unida, evidentemente, no termina en la comarca de Pamplona, el transporte urbano es un problema general de toda Navarra y, por tanto, como ya he dicho, no quería extenderme en todos los detalles de nuestras políticas, pero por supuesto que también se analizará la situación tanto en el transporte urbano en particular de conurbaciones como puede ser Tudela como la reordenación de líneas de transporte interurbano. Ésa es una línea de trabajo del departamento.

Siguiendo con otras intervenciones, por parte del representante de UPN, señor García Adanero, es evidente lo que ha dicho en cuanto a la gran apuesta de la conexión de la Medinaceli-Tudela, también es evidente, y yo lo respaldo plenamente, que ojalá se puedan adelantar las obras del tren de alta velocidad, no hay ninguna duda al respecto. También me ha parecido muy interesante, y yo no lo he puesto de manifiesto, que más allá de que hasta ahora creo que hemos conseguido consenso para las grandes infraestructuras, hay que seguir en la línea de acuerdo con las entidades locales. También ha sido una línea de trabajo que personalmente he defendido a capa y espada, es decir, creo que más vale perder horas en las reuniones con los ayuntamientos que años en la tramitación de los expedientes. Por tanto, agradezco al representante de UPN que recuerde ante esta Comisión que es imprescindible contar en Navarra con las entidades locales para cualquier infraestructura.

En cuanto a lo que ha planteado la representante del Partido Socialista, insisto, nosotros no vamos a hacer la oposición a nadie, somos el Gobierno de Navarra y lo que vamos a exigir, primero, es que se cumpla lo pactado y, segundo, que si hay promesas que mejoran lo pactado es nuestra obligación ir a por ello. Esto también se lo voy a decir desde un punto de vista muy importante, desde luego, desde la lealtad. Nosotros hemos sido leales al Gobierno de Madrid, con independencia del partido que estaba en el poder, y seremos leales al partido que gobierna en este momento. Lo único que esperamos es lealtad recíproca y sacar adelante todos los proyectos que sean de interés para Navarra.

Y ligo eso con algo que ha dicho el representante de Aralar. No puedo estar en absoluto de acuerdo en que apoyarán al Partido Socialista en Madrid en todo aquello que bloquee proyectos de interés para Navarra. Yo me opongo absolutamente a esa política, y espero que el Partido Socialista se oponga porque, claro, será el abrazo del oso, es decir, oponerse en Madrid a cosas que afecten a Navarra me parece que es auténtico contrafuero.

En cuanto al tema del control de gasto público, también cojo la idea que ha dicho el señor Pérez-Nievas, no es que nosotros luchemos por el déficit

cerro, el déficit cero viene de Europa, viene de la Ley de estabilidad presupuestaria que tenemos que cumplir, porque nos tenemos que acostumbrar a cumplir las leyes, y viene de que se ha decidido, y yo creo que el nuevo Gobierno de Madrid decidirá lo mismo, que parece que es lo mejor para las sociedades en este momento controlar el gasto público, y el Departamento de Obras Públicas se tiene que sujetar a esas políticas económicas. Pero hemos llevado adelante fórmulas de financiación para que dentro de ese marco económico podamos acometer obras muy importantes y, como bien ha dicho, gracias a que se aprobó en su día la Ley de financiación de la autovía Pamplona-Logroño, que es uno de los veinte proyectos que he presentado, se pueden hacer los otros diecinueve, y si no se hubiera podido aprobar esa ley, ahora sólo estaríamos haciendo la autovía Pamplona-Logroño en Navarra, y no estaríamos haciendo nada más. Entonces, bueno, vuelvo a recalcar que esa apuesta en su momento por parte del Partido Socialista creo que fue equivocada, se le dio la oportunidad de que se sumase a esta fórmula, que creemos que ha sido una fórmula idónea para acometer esta gran obra y que ha permitido liberar recursos económicos para el resto de proyectos.

Sigo con la intervención del Partido Socialista. En cuanto al tema del Canal de Navarra y un posible ramal hacia Estella, creo que es un tema del máximo calado, nunca mejor dicho en términos hidráulicos, pero hay que saber lo que se pide y, ojo, por lo siguiente. El Canal de Navarra, como ustedes saben, es una obra que tiene una planificación desde hace muchísimos años. La planificación del Canal de Navarra se hizo con el Gobierno socialista en Navarra, con el apoyo en aquel momento del Parlamento, y el diseño técnico del Canal se hizo para que toda el agua de Itoiz, hasta el último metro del embalse de Itoiz, y también con esto contradigo al señor Jiménez, fuera utilizada a través del actual Canal de Navarra, o sea, en el Canal de Navarra en este momento no sobra un metro cúbico porque se diseñó para que se pusiera en abastecimiento a las tres cuartas partes de Navarra, para que se pusieran en explotación un montón de hectáreas de polígonos industriales y para que se pusieran en regadío 53.000 hectáreas, y toda el agua de Itoiz y todo el Canal de Navarra es para ese uso. Por tanto, cualquier cambio que se le quiera dar al Canal de Navarra pasa necesariamente por reconsiderar los usos que se aprobaron hace muchos años en Navarra, no es una aprobación de hace dos años ni de hace tres, es de hace muchísimos años. Entonces, bueno, sin restar ninguna petición a nadie, quiero decir que desde el punto de vista de lo que es una gran infraestructura hidráulica, como es el Canal, la realidad es ésta. Lo digo para conocimiento de los que estamos aquí.

En cuanto al tema del apoyo a las entidades locales en relación con la autovía a Logroño, precisamente lo que ha dicho la señora Acedo es lo que estamos haciendo, es decir, a cada petición de posibles conexiones que están haciendo ellos, el Departamento de Obras Públicas les ha ofrecido precisamente hacer los estudios técnicos correspondientes, eso es precisamente lo que estamos haciendo, y lo que se les ha dicho es que esperen a saber si técnica y económicamente son viables para tomar la decisión correspondiente.

En cuanto al eje de comunicaciones Estella-Tafalla-Sangüesa, como bien dice, el anterior Consejero ya le informó de que ese eje está terminándose, porque es un eje en el que se lleva trabajando creo que desde hace veinte años en Navarra. Cosa que quizás sea inexplicable para todos: es un eje de los de menor tráfico en Navarra; aunque parezca increíble, el eje Estella-Tafalla-Sangüesa, a pesar de que cuando lo vemos dibujado en el mapa de Navarra parece que es la gran vía de comunicación, no se usa, y no se usa, evidentemente, no porque esté mal la carretera, porque la carretera está perfecta, sino porque no se usa. Entonces, plantear hacer un nuevo eje de gran capacidad en un eje que ya existe, que está bien y que no se usa, como otras ideas que ha tenido en su momento el Partido Socialista, no va a caer en saco roto, pero le digo la realidad en este momento. Lo cierto es que en la zona de Sangüesa nos quedan tres obras para terminar y para concluir este eje, más allá de que algún día, como ya ha planteado el Ayuntamiento de Tafalla, se pueda analizar una posible variante de Tafalla por el sur para dar continuidad a lo que es el eje sin tener que pasar por la ciudad de Tafalla, lo cual es un tema que queda para el próximo plan director de carreteras.

En cuanto al tema de Belate, no quiero extenderme mucho para no aburrirles, pero a mí me sorprende que ahora no guste el eje de Belate. La verdad es que es alucinante o sorprendente que el eje de Belate no guste ahora a los destinatarios del eje de Belate, porque anda que no se están gastando miles y miles de millones en el eje de Belate y, que yo sepa, el eje de Belate se hizo única y exclusivamente para mejorar las comunicaciones de la zona norte de Navarra con el centro de Pamplona. Si hace quince o diecisiete o veinte años no se acertó con la solución... Ojo a lo que se está diciendo, porque las características técnicas de la carretera del eje de Belate son las de una vía de gran capacidad, o sea, las vías de gran capacidad en España no son sólo las autovías. No voy a extenderme aquí en las características desde el punto de vista técnico, características de C 80, con el 70 por ciento de carril lento; eso es una vía de gran capacidad en España. No es una autovía, claro que no es una autovía, pero, de verdad, si a los usuarios del eje

de Belate ahora no les gusta el eje de Belate la han hecho buena, porque también es cierto que todo el esfuerzo que está haciendo toda Navarra, de miles y miles de millones para hacer el eje de Belate, creo, y si no que me corrija quien sea, que se ha hecho con la única intención, evidentemente, de comunicar bien la zona norte de Navarra, a partir de Belate, hacia el sur.

Dicho esto, no cojo el rábano por las hojas al decir o al pensar en lo que ha dicho el señor Jiménez respecto al eje de Belate, que es incapaz, que es una mala solución, a quién se le ocurre hacer esta carretera, que es un peligro para los usuarios. Bien, ahí queda lo dicho, porque cuando hablemos, y hablaremos, de la vía transpirenaica esto también se va a poner encima de la mesa, porque ahora estamos en el año 2004, no estamos en el año 1970, y cuando se proyecte una vía moderna para la vía transpirenaica, si alguien quiere que se repita el eje de Belate que lo diga, porque lo que nosotros decimos es que lo que se tiene que hacer es una autovía, y lo hemos dicho siempre, para no repetir el eje de Belate en la vía transpirenaica en el año 2004. Por eso digo que se mantenga para el futuro lo que se ha dicho hoy aquí, porque si algún día se llega a hacer esa carretera tendrá tráfico, porque las carreteras se hacen para que tengan tráfico, y lo que nosotros queremos es que cuando se haga la vía transpirenaica tenga unas características de futuro, modernas, y con la máxima seguridad posible.

En cuanto a un tema puntual, para corregir equívocos, que ha dicho la representante de PSOE en relación con la solución de una obra puntual de Belate en Bera, o mucho me equivoco o el Departamento de Medio Ambiente no se ha opuesto en absoluto a nada de lo que ha dicho el Departamento de Obras Públicas. Creo que ahí hay una equivocación y el trazado de Belate en la zona Igantzi-Bera/Vera de Bidasoa está consensuado con Medio Ambiente, hasta donde nosotros sabemos está consensuado con el Ayuntamiento de Bera y hasta donde nosotros sabemos, y con perdón, hay un conflicto de intereses particulares en los que no merece la pena entrar en detalle. Es decir, es un proyecto que está muy avanzado y nuestra intención es contratarlo de inmediato.

Por terminar con la intervención de Partido Socialista, la relación con ANET y el convenio con ANET para modernizar la actual estación de autobuses se va a ejecutar en los próximos meses. Está dentro de los planes del departamento para este año y se va a hacer. No puedo decirle otra cosa, lo que sí que me sorprende es que diga que ahora vamos a correr mucho con la estación, ya va siendo hora de que se corra y se haga la estación de autobuses de Pamplona, porque creo que es un proyecto también del año mil novecientos noventa

y no sé qué. En este momento la obligación de todos los que estamos aquí es apostar por la estación de autobuses de Pamplona y hacerla cuanto antes.

En cuanto a la intervención del señor Jiménez, creo que he dicho bastantes cosas, me he quedado también con una frase que no sé si se le ha escapado, pero que ha dicho él, que sí a las autovías, pues en ese campo coincidimos totalmente.

En cuanto al incumplimiento de los planes, dice aquí que se incumplen los planes trienales de infraestructuras. Bueno, pues le digo que no dependen de nuestro departamento, pero el plan director de carreteras mal que bien creo que tanto el primero, a pesar de lo que ha dicho el señor Etxegarai, como éste, con grados de cumplimiento de entre el 90 y el 85 por ciento, pues creo que es un cumplimiento razonable dentro de un orden. Todo es mejorable en esta vida, pero ahí está.

Y, repito, Itoiz, de arriba abajo, desde el cimientito hasta la coronación es agua para Navarra, que se utilizará en Navarra y de la que no le sobra ni un solo metro cúbico; lo que no se destine a abastecimientos, industrias y regadíos se destinará a caudal ecológico del río Iratí y a laminación de avenidas. Y el que pueda demostrar lo contrario, que lo demuestre.

Dicho esto, no sé si me dejo alguna cosa. Me perdonarán si me olvido de algún tema. He intentado contestar a todos, no me quiero escapar de ninguno, por supuesto, pero insisto otra vez en que creo que, como he dicho y como ha dicho también el representante de UPN, esperamos contar con su colaboración para la política de infraestructuras, sobre todo las de calado estratégico para Navarra. Yo la voy a buscar, porque la he buscado siempre, y más, allá del debate político, creo que si podemos contar con su apoyo en algún momento Navarra saldrá beneficiada. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Consejero.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre los planes de la N-135.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Vamos a pasar al segundo punto del orden del día, que es la comparecencia del Consejero, esta vez para informar sobre los planes de la nacional 135. También ha sido a instancia de Izquierda Unida, así es que tiene la palabra la señora Figueras.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Creo que ya se ha empezado a hablar algo de este proyecto en la anterior exposición del Consejero, pero lo cierto es que existe preocupación. Ya en enero en los medios de comunicación aparecía que el Gobierno español

ha propuesto al francés hasta cuatro proyectos de carreteras a través del Pirineo: un enlace de alta capacidad entre Pamplona y Orthez, Lleida-Viella-Toulouse, Barcelona-Puigcerdà-Toulouse, y la mejor de las carreteras francesas a la salida del túnel de Somport, pensando desde España como una parte de un eje de alta capacidad Zaragoza-Somport-Pau; y nada de esto figura entre los cincuenta proyectos de infraestructuras de transportes programados por Francia hasta el año 2025.

La falta de decisiones sobre tales carreteras no significa que hayan sido descartadas para siempre, pero es coherente con la prioridad dada al tren. El pasado 18 de diciembre se decidió la construcción de ocho líneas de alta velocidad, además del arreglo de vías convencionales. Francia prevé invertir 20.000 millones en infraestructuras, y además había apostado claramente por una política de precio del gasóleo, lo subió tres céntimos con ánimo de financiar esta política de desarrollo en lo que es el trazado del tren y el tren.

Además, hoy también aparecía en la prensa regional que Aquitania y Pirineos Atlánticos mantendrán las discrepancias sobre el enlace con Navarra. Entonces, por no extendernos más, sabemos de lo que estamos hablando, de que por parte de Navarra puede haber una apuesta, pero si no se cuenta con el beneplácito y con el acuerdo de la otra parte, que en este caso es fundamental, no es cuestión de empecinarnos desde la Comunidad en hacerlo, sino que lo lógico es que se haga con intención a unir cosas que tengan interés en ser unidas y además, como usted ha dicho, las carreteras son para que estén transitadas por vehículos. Pues en este caso concreto lo que nosotros entendemos es que hay una apuesta por parte del Gobierno, está recogida en el plan director, pero a fecha de hoy lo que no hay es una apuesta por la otra parte, necesaria para que se consolide esa obra de importancia, con lo cual, tenemos dudas de que se vaya a realizar en tiempo. Y, por otra parte, lo que sugiere es la necesidad de que si ese proyecto no se lleva a cabo en un tiempo razonable y no hay una apuesta por parte de quien tiene que haberla, que es el Gobierno de Francia, nosotros apostamos claramente por que esa carretera mejore sustancialmente con un fin fundamental, que es mantener a la población en esos valles.

La apuesta que nosotros hacemos, si se descarta la otra posibilidad, es que por lo menos se puedan plantear túneles. Es una apuesta que, desde luego, nosotros hemos hecho claramente a favor de mejorar y favorecer la comunicación. Desde luego, una de las apuestas era el túnel en el Valle de Erro para poder, primero, comunicar y, segundo, dejar a los ciudadanos en beneficio de que las zonas menos pobladas no se despueblen más, sino que permanezcan allí. Gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Creo que no me voy a extender mucho. Coincido plenamente en un tema y discrepo absolutamente en otro. Vamos a ver, coincido en que la apuesta del Gobierno de Navarra, y creo que a la vista está, es apostar por unas comunicaciones para que la gente pueda vivir en el territorio, en eso estoy totalmente de acuerdo con usted, porque además así está recogido en el plan director de carreteras, es decir, como les he expuesto antes, no vamos a hacer obras por hacer obras, vamos a hacer obras, y en especial obras de carreteras, para que la gente pueda seguir viviendo donde ha vivido siempre, incluso es más, para que la gente joven pueda pensar que puede vivir en zonas no urbanas porque va a tener facilidad para acceder al ocio, a los servicios sanitarios, al trabajo, en fin, a todo lo que se pueda dar a través de un servicio por carretera.*

Por tanto, esa política es precisamente la del Departamento de Obras Públicas, y se lo tendrá que creer porque aparte de que está escrito es algo cierto, y dentro de esto se está apostando –aunque por lo visto no somos capaces de convencer a la gente– por lo que se está apostando, por esta vía de comunicación con Francia, porque vemos que es la mejor manera, aunque complicada, desde el punto de vista de la tramitación, para que toda esa parte de Navarra tenga también una excelente vía de comunicación para acceder a la capital de Navarra y al resto de la Comunidad Foral. Eso ha sido así desde el principio y va a seguir siendo así en el futuro.

Le digo que discrepo, aunque no es el meollo de la cuestión, en el sentido de que basa su intervención en qué va a hacer el Gobierno francés, porque creo que es inadmisibile que en España y en Navarra las políticas se hagan en función de lo que decidan en París, hasta ahí podríamos llegar. Eso es lo que lleva pasando años y años y años y décadas y décadas y décadas. Francia ha bloqueado a Navarra, ha bloqueado al País Vasco, ha bloqueado a Aragón, ha bloqueado a Cataluña y lo sigue haciendo. Entonces, hay que intentar vencer eso. Nosotros no tenemos nada contra los franceses, sino todo lo contrario, pero no podemos basar nuestra política en que la que se haga en París, que sea la que diseñe las infraestructuras en España. Por tanto, nosotros tendremos que llevar adelante nuestros proyectos e intentar convencerles de que son necesarios, como decía antes, para las dos partes. Digo esto porque si fuera así, que hay que diseñar la política de infraestructuras en España de acuerdo con lo que dice París, ya podemos dejar de

hacer la Y vasca porque no van a llegar con el tren de alta velocidad a la frontera española, no en veinticinco años, posiblemente nunca. Por lo tanto, la Y vasca se acabó. Hay que cerrar el túnel de Somport porque, si nos fiamos de lo que dicen ellos, tampoco van a llegar con una carretera en condiciones al túnel de Somport. Hay que dejar de hacer las auto-vías catalanas al Pirineo, porque ellos tampoco quieren llegar al Pirineo por la parte catalana, y posiblemente habrá que dejar de hacer el tren de alta velocidad Figueras-Perpignan porque, efectivamente, se va a llegar hasta Perpignan, pero todo el mundo sabe, todos los que estamos en el tema, que a partir de Perpignan no hay nada en ferrocarril en Francia, porque hay un atasco ferroviario en la zona de Montpellier que no lo quieren resolver, y ninguno de los proyectos prioritarios franceses hasta el año 2025 engloba actuaciones que afecten favorablemente a España. Eso se ha puesto de manifiesto, lo conocemos y es así.

Por tanto, ¿cuál tiene que ser, entiendo yo, la estrategia de Navarra y la estrategia nacional en este campo? Seguir apostando por proyectos razonables y contar con el apoyo de la Unión Europea porque tarde o temprano la Unión Europea tendrá que posicionarse, como ya se ha posicionado hace seis meses. La Unión Europea, la Comisión, encargó a un comité de expertos, en el que hubo un experto por cada uno de los países miembros de la Unión y de los de futura incorporación, que diseñasen la política de transportes para los próximos veinticinco años en Europa, y en ese proyecto que, digamos, tiene que ser la directriz en Europa del transporte ferroviario, por carretera, por líneas marítimas, etcétera, se apuesta expresamente por la permeabilidad de los Pirineos. Es uno de los proyectos prioritarios de la Unión Europea, de acuerdo con el informe Van Miert. Lo digo para que les vaya sonando. Entonces, lo que no tiene mucho sentido es que en Europa haya unos expertos que digan cómo hay que hacer las cosas y que luego cada país haga lo que le dé la gana. Esto, insisto, en cuanto a que no puede diseñar París la política de infraestructuras ni en Navarra ni en España.

En cuanto a qué se va a hacer con las comunicaciones del valle de Erro, del valle de Aezkoa, de Roncesvalles y de Valcarlos, yo le diría tres cosas. Primero, lo global, lo que acabo de decir, que ojalá pueda haber una gran vía de comunicación para esta parte de Navarra, igual que para el resto de Navarra, y lo ligo con el tema de Belate, o sea, no son ciudadanos de segunda para no tener una carretera en condiciones. Eso está ahí, estamos luchando por ello, a ver hasta dónde podemos llegar, pero mientras tanto hay dos temas en marcha: en el plan director de carreteras está prevista la reforma de esa carretera, por tanto, esa carretera

se va a reformar todo lo que se pueda, la queremos reformar porque, evidentemente, tiene cierto margen de actuación. Y, tercero, que es lo más importante, que si del estudio informativo de esta vía de comunicación que estamos haciendo ahora se desprende, como es muy probable que se desprenda, la previsión de un túnel para la zona de Erro, el Gobierno de Navarra y el Parlamento en su momento tendrán que decidir, y yo apostaría por que se decidiese que se puede empezar esa infraestructura, de manera que sirva a corto plazo para el valle de Erro y a largo plazo para integrarse en una infraestructura de mayor calado. Ésa es en este momento la posición del Gobierno, es decir, seguimos peleando por los proyectos que consideramos de interés para Navarra, para la adecuación de esa carretera en particular hay una partida en el plan director de carreteras y de lo que se desprenda del estudio informativo que estamos haciendo ahora, si vemos, como creo que se va a ver, la posibilidad de mejorar sustancialmente las comunicaciones con el valle de Erro, empezar por ahí.

Por tanto, creo que su preocupación es nuestra preocupación, porque personalmente, como es mi obligación, aprecio a toda Navarra, pero en particular más a esa zona, porque, evidentemente, es una zona que socioeconómicamente está francamente deprimida. No tiene comparación Tierra Estella ni con nada, o sea, cualquier indicador socioeconómico de Navarra pone de manifiesto que los valles nororientales están a punto de caramelo, y lo que queremos es que esos valles tengan el mismo tratamiento que el resto de Navarra en materia de comunicaciones. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Consejero. Tiene la palabra la señora Figueras.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Empezando por el final, agradezco la claridad con la que plantea usted esa solución a corto plazo, porque con lo que usted ha dicho entiendo que se satisface parte de la demanda, hoy por hoy, la demanda que plantean los vecinos que viven en esos valles, porque quiero entender que dice que si de ese estudio se desprende la necesidad del túnel usted apuesta por el túnel. Le estoy entendiendo que usted tiene decidida la postura, como técnico y como político, en este caso, con la doble vertiente que le caracteriza.

En ese sentido, era lo que esperaba por parte de la consejería, que contestase a esta cuestión y a esta demanda porque coincido plenamente con lo que usted plantea y porque tuvimos la oportunidad de ver el otro día todos en la Comisión de Sanidad que demandan precisamente medios, y éste es uno de ellos, para que se afiance la población y lo que usted ha dicho, que la población joven pueda vivir a treinta y tantos o cuarenta kilómetros de Pamplona porque tiene los medios y las condiciones. Lo

otro, de todos modos, es fiarlo yo creo que más que a medio plazo, porque no cabe duda de que si está pendiente de una comisión de la Unión Europea... pues Francia pesa mucho, y yo no creo que nosotros tengamos que ser rehenes del desarrollo que planifiquen otros países y naciones, pero si tenemos que hacer la transpirenaica, o si el Gobierno se empeña en hacer la transpirenaica, entiendo también que la inversión será finalista y que luego continúe más allá de lo que es el Pirineo porque, si no, ¿para qué hacemos esa inversión?

Sin embargo, hoy por hoy me siento satisfecha con la contestación porque creo que en el caso hipotético de que Francia conviniera con Navarra esa vía de gran capacidad esta solución sería anterior y solucionaría lo que estábamos demandando. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Gracias, señora Figueras. El Consejero ha solicitado volver a intervenir, así es que tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): Quiero intervenir brevemente por un tema que considero que es muy importante en cuanto a la tramitación de lo que estamos haciendo. Nosotros seguimos adelante con el proyecto de la vía de conexión entre Navarra y Pirineos Atlánticos porque la carretera que hay que transformar en Francia es competencia del Departamento de Pirineos Atlánticos. Creo que le he entendido que Aquitania y Pirineos Atlánticos se oponen. No es así, realmente se está oponiendo Aquitania, eso es cierto, han vuelto a ganar las elecciones y suponemos que se seguirán oponiendo, pero Pirineos Atlánticos que, como bien viene en el mapa de ese medio de comunicación, tiene su importancia geográfica, porque es un señor departamento, lleva apostando por que se haga esta vía de comunicación desde el año 1997, y la carretera es suya. Desde el punto de vista competencial estamos en la misma situación Navarra que Pirineos Atlánticos, las carreteras son nuestras y en principio podemos hacer con ellas lo que queramos. Por tanto, más allá de una política estatal francesa, en este momento nosotros estamos trabajando con la Administración que es competente en esa carretera, lo cual nos permite seguir avanzando. No sé si me he expresado con claridad.

Por tanto, y con esto termino, ni para bien ni para mal el Estado francés hablará nunca de esa carretera, porque no es suya, como muchas veces el Estado español no habla de las carreteras de Navarra porque no son suyas, para bien y para mal.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Gracias, señor Consejero. ¿Portavoces que desean intervenir? Señor García Adanero, tiene la palabra.

SR. GARCÍA ADANERO: *Gracias, señora Presidenta. Creo que de los presentes en esta Comisión soy el único que participó en el debate del plan director de carreteras, donde ésta fue de las cuestiones que más se debatió. En ese sentido, para el conocimiento de los diferentes grupos, que supongo que lo tendrán, pero por si acaso no lo tenían, les diré cómo fue el debate de esta carretera, en concreto, la nacional 135.*

En el plan primitivo no venía la mejora, venían mejoras parciales de esta carretera, y el Gobierno apostaba en ese plan director por hacer una vía de gran capacidad, como es conocido por todos. En el debate en la Comisión surgió la necesidad de no hipotecar el futuro de esa mejora a la posibilidad de que se hiciera o no esa vía de gran capacidad, teniendo en cuenta que lo lógico sería contar en parte con lo que pudieran decir al otro lado de la frontera, por lo cual, por medio de una enmienda que en ese momento presentó Eusko Alkartasuna se aceptó por parte de todos que la nacional 135, independientemente de que en su día se hiciera la vía de gran capacidad, pudiera tener una mejora integral, sobre todo en lo que se refiere a la posibilidad de hacer algún túnel, pero con el compromiso también, lógicamente, por parte de todos de que lo que había que hacer era un estudio previo para que las mejoras que se hicieran en esa vía sirvieran en el futuro si la vía de gran capacidad se llevaba a cabo.

El consenso fue amplio, todos estábamos por la labor de hacer eso y creo que es el compromiso que sigue teniendo el departamento, por lo que ha dicho el Consejero de Obras Públicas, es decir, vamos a hacer el estudio de esa vía de gran capacidad y a partir de ahí veremos qué infraestructuras son necesarias y cuáles se pueden hacer para mejorar la nacional 135, independientemente de que en un futuro se haga todo el trayecto, porque, lógicamente, todos compartimos la necesidad de esos valles, como nos lo expusieron en su momento, de contar con una mejora de sus vías de comunicación con la idea de que sigan manteniéndose en el territorio, y ellos iban más allá, el ejemplo que ellos ponían era el de la autovía de la Barranta, ponían a Alsasua, Etxarri, etcétera, de ejemplo del desarrollo que habían tenido esos pueblos. Era el ejemplo que ponían todos los habitantes de aquella zona en aquella Comisión. Por lo tanto, nuestro grupo parlamentario sigue formando parte de aquel consenso, sigue estando en aquella idea y por eso compartimos todo lo expuesto por el Consejero.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor García Adanero. Tiene la palabra la señora Acedo.*

SRA. ACEDO SUBERBIOLA: *Seré muy breve, señora Presidenta. Intervengo para agradecer la*

información que nos ha dado el Consejero en relación con esta carretera. Comparto también plenamente que es necesario hacer la reforma, previendo además el futuro, y lo único que se me ocurre es hacer una pregunta, porque quizá no he estado demasiado atenta, no lo sé, pero no he entendido bien si ese estudio tenía una previsión de plazos de terminación, si está iniciado y cuándo puede estar disponible y la fecha de inicio de las reformas de esa carretera. Gracias.

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Bueno, señor Consejero, más allá de que conforme a lo que vayamos conociendo intentaré captar mejor la buena voluntad que usted ha intentado mostrar y que igual no he captado y usted pierda ciertos prejuicios hacia nuestro grupo, hay cosas que son evidentes, es decir, llevamos oyendo hablar de la transpirenaica desde que se inventó el eje Lisboa-Madrid, Madrid-París. Ésa es la realidad de la transpirenaica, el empeño de Navarra de que ese eje pase por aquí, porque no me querrá decir que la solución a los 2.500 habitantes de Erro, Aezkoa y Burguete requiere una autopista de peaje de no sé cuántos carriles. No me querrá decir eso. O no me querrá justificar que para las relaciones entre los de Burguete y los de Donapaleu o Baigorri se necesita esa autopista. Llevan yendo por pistas muchos años, seguramente preferirían una carretera en condiciones, pero no me querrá decir que esa vía, con todo lo que va a implicar a todos los efectos, con toda la inversión que va a requerir, obedece a dar solución a lo que vienen demandando en esa parte en concreto de Navarra. Ya sabemos de qué va el tema y estamos hablando de ordenación del territorio, de estructuración y de por dónde tienen que pasar.*

Se puede debatir sobre la conveniencia o no de que una vía de éstas pase por nuestro territorio y en qué medida nos incide, pero no se puede justificar con base en cómo se van a beneficiar los 2.500 habitantes de la zona. Cuando hablamos, por ejemplo, de la 121-A, por supuesto, ése es un buen modelo para esta zona, ¿por qué no convertimos la 135 y la transversal del Pirineo y la que sale desde Roncal en un modelo tipo 121? Ésa es una buena solución. Sin ninguna duda, este grupo, Aralar, está a favor de las autovías, faltaría más, yo personalmente incluso estuve a favor de la de Sakana y de la que va a Andoáin, y no dudo de que, por ejemplo, la autovía a Logroño es beneficiosa para Navarra y sobre todo para esas zonas, pero además hace falta que las Améscoas, Lana y Metauten tengan una buena conexión a esa autovía. Eso también es fundamental porque la de Jaca es necesaria y es conveniente, y va a venir muy bien a zonas

importantes de Navarra, además de a los esquiadores y a las estaciones de esquí, pero si ese departamento no es capaz de resolver, por ejemplo, la conexión de Roncal en el tramo aragonés, los de Roncal van a seguir echando muchos juramentos, o si este departamento no se plantea de una vez por todas resolver el túnel de Iso, tendremos la autovía a Huesca, pero ahí habrá un gran punto negro. Por lo tanto, sabemos de qué estamos hablando, como sabemos que, lógicamente, no van a venir del Mediterráneo con camiones cisternas a llenarlos en Itoiz. No nos ponga el truco del caudal ecológico, el caudal ecológico hasta Aragón, donde iban los canales que los llevaban para otros sitios, que esos trucos nos los sabemos.

Además, cuando le decimos al PSOE que le vamos a apoyar en Madrid no estamos hablando de contrafuero, estamos hablando de proyectos negativos para la mayoría de la sociedad de Navarra, que los puede defender UPN, pero no los defiende Aralar. Eso es.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. Señor Pérez-Nievas, tiene la palabra.*

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOEHEA: *Muchas gracias, señora Presidenta. Sobre la mayoría de la voluntad de los navarros, en todo caso la única clave que tenemos es la matemática del Parlamento y me parece que Aralar no es... Por lo tanto, que quede claro, largo lo fiáis.*

En todo caso, sí que tengo que decir que el planteamiento del Consejero da, efectivamente, argumentos técnicos y políticos, que es su obligación, desde luego, en este caso tiene ambos conocimientos para ver la viabilidad o la bonanza del modelo de autovía. Cuando el portavoz de UPN, señor García Adanero, nos recuerda lo que dijeron los habitantes de la zona y de los valles de qué es lo que querían, y ponían como ejemplo la autovía de Alsasua, hablando siempre de autovía, cuando aquí se nos ha puesto de manifiesto que cuando se ha hecho una actuación como la de Belate, que es el ejemplo de Aralar, a los afectados no les gusta y prefieren que sea una autovía, creo que no hay argumentos más claros para manifestar desde Convergencia que estamos a favor de que sea una autovía, que es el modelo adecuado, etcétera. Es decir, no sé si alguien puede tener un argumento distinto, pero, desde luego, las conclusiones que hay que sacar aquí son que éste es el modelo a seguir, que Francia no debe afectarnos y, por lo tanto, apoyar rotundamente que ése sea el modelo de comunicación que se haga a través de esta zona.

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

SRA. SANTESTEBAN GUELBENZU: *Gracias, señora Presidenta. Lo que está claro es que mientras no haya acuerdo con los franceses le vamos a llamar la carretera Pamplona-Valcarlos, y así estamos todos mucho más de acuerdo, sobre todo porque estamos hablando de lo que afecta a unos valles que necesitan imperiosamente una carretera que les comunique con el mundo civilizado, porque, entre otras cosas, si sólo tienen una ambulancia para todos los valles lo que necesitan es venir a Pamplona a toda velocidad, eso de entrada. Luego sí que es cierto que la autopista, la carretera sólo no les va a dar..., pero si tienen agua, que es uno de los factores para el desarrollo, como bien escaso, y se les ponen unas comunicaciones ya irán.*

En fin, aquí puestos a pensar y a ver cosas detrás, se pueden ver ésas y se pueden ver otras, pero es cierto que lo que me preocupa, a la hora de hacer la carretera, es que esos valles también viven del turismo, y el otro día nos vendían que la única aportación que hacen a Navarra, a las zonas civilizadas, a la urbe y a las zonas contaminadas es agua y aire limpio, son zonas de espacios verdes, entonces, me preocupa que cuando se haga se sea lo más respetuoso posible con el medio ambiente y que, desde luego, se vaya a un desarrollo sostenible, que no sea sólo la carretera por sí misma sino todo lo que pueda llevarles la carretera para vivir en unas condiciones de desarrollo sostenible del que tanto hablamos.

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

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Gracias, señora Presidenta. Intervengo únicamente para unirme positivamente a los portavoces anteriores y pedirle disculpas al señor Consejero porque durante su intervención una inoportuna llamada telefónica me ha hecho salir y no le he podido escuchar. Gracias.*

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *En primer lugar, en cuanto a las dos preguntas del Partido Socialista, está previsto que se vayan conociendo datos relevantes del estudio informativo que estamos llevando a cabo a partir del año que viene, es decir, creo que todavía dedicaremos este año a realizarlo porque es un estudio complejo. Sé que hay una meta o un objetivo, que es que, a partir de que los estudios técnicos estén avanzados, haya la máxima transparencia en cuanto a lo que se está planteando. Así se ha intentado llevar siempre este proyecto. Por tanto, como le digo, todavía habrá que esperar algunos meses*

para tener conocimiento de cuáles pueden ser las soluciones técnicas porque es un proyecto que tiene su complejidad.

En cuanto al inicio de las obras de reforma la carretera que están previstas en el plan director de carreteras, intentaríamos que se pusieran en marcha también en el plazo de un año o año y medio. Hay que definir qué se puede hacer, pero ésa es la planificación que en este momento tenemos en el departamento.

En cuanto a la intervención del representante de Aralar, empezaré por decir que ha vuelto a sacar temas de la comparecencia anterior, con lo cual, me parece que no es el momento de contestar, porque, si no, volveríamos a empezar. Argumentos tengo, pero, bueno, tiempo habrá de exponerlos.

Yo sí que quiero decir una mera anécdota de eso que ha salido un poco fuera de contexto, porque ya lo he oído dos o tres veces. La carretera de conexión del valle de Roncal con la autovía de Jaca es de Aragón y, digo lo mismo, es bastante difícil que Navarra pueda reformar una carretera de Aragón, porque el eje que corresponde a Navarra está reformado en su totalidad y, por lo tanto, el tramo de carretera de Salvatierra de Esca es Aragón, para nuestra desgracia, entonces nosotros pediremos a Aragón que la reforme, pero hasta donde podamos. No, nos llevamos fenomenalmente, pero la carretera es de Aragón. Es que ya he oído dos veces que Navarra arregle esa carretera, pues Navarra no puede arreglarla.

También le diré que en el proyecto del recrecimiento del embalse de Yesa, si se ejecuta tal y como está previsto, que es lo de esperar, buena parte de esa carretera se rehace por completo, lo digo también para conocimiento de sus señorías, es decir, ese tramo de carretera al que hace usted referencia, hay que reformarla en Aragón dentro del proyecto de recrecimiento de Yesa, o sea que es la suma de las dos cosas, de la nueva autovía y de la reforma de la carretera. Tampoco quiero polemizar, lo digo para que haya conocimiento de este hecho.

Le diré una cosa que creo que es muy importante, porque se les ha dicho ya por activa y por pasiva a los representantes de esa zona: nunca se ha querido justificar esta vía de comunicación en las características de una vía, como estamos hablando, de una autovía, como bien dice usted, porque vivan 2.500 personas o 5.000. Evidentemente, eso nunca, jamás en la vida. Lo que hemos dicho es que dentro de un proyecto de comunicación de carácter como mínimo regional entre Navarra y Aquitania y Pirineos Atlánticos, evidentemente, la primera beneficiada tiene que ser la gente que está pegada al territorio, pero jamás hemos dicho que para resolver los problemas de comunicaciones del

valle de Erro haya que hacer una autovía, jamás lo hemos dicho ni lo vamos a decir. Y se lo hemos dicho a ellos. Creo que muchas personas ya lo han entendido y ésa es la realidad. Es decir, vuelvo a repetir que el proyecto es de carácter como mínimo regional y dentro de ese proyecto de carácter como mínimo regional los primeros beneficiados tienen que ser los habitantes de la zona. Y, como bien ha dicho el representante de UPN, lo que tenemos que ver, porque ya se vio así en el trámite del plan director de carreteras, y continúo con lo que le he dicho con anterioridad a la representante de Izquierda Unida, es si podemos adelantar actuaciones de ese eje para beneficiar directamente a los habitantes de la zona, entonces las adelantaremos, de eso que no quepa ninguna duda.

Por último, dice que el modelo de la 121-A le parece una buena solución. Bueno, pues yo me lo apunto, y ya veremos a quién le da la razón la historia. No puedo decir otra cosa. Nosotros sabemos desde hace mucho tiempo que su partido apuesta por un modelo 121-A, que algo es algo, tampoco vamos a pelear por esto, pero nosotros pensamos que no es el modelo. Quizá sea un tema estrictamente técnico, pero creemos que no es el modelo para el desarrollo de esa vía de comunicación.

Y ya, por terminar, nunca será la carretera Pamplona-Valcarlos, se lo digo a usted, porque Navarra no cometerá nunca ese error, o se hace el eje completo o haremos otra cosa. Nosotros hemos tenido cantos de sirenas por parte francesa, por parte de otras instituciones de que hiciéramos la Pamplona-Valcarlos, y hemos dicho que nunca haremos la Pamplona-Valcarlos si no se hace el eje completo.

En cuanto al respeto por el medio ambiente, coincido totalmente con usted, y es más, nuestro compromiso, porque además así fue demandado por las entidades locales de la zona, es que a medida que se vaya avanzando en el proyecto, cuando se vaya detallando más por dónde puede ir esta vía de comunicación, le repito que nuestro compromiso con las entidades locales es apoyarnos en su opinión para que nos sugieran cuál es su punto de vista desde el punto de vista de integración territorial y medioambiental, más allá de nuestros esfuerzos, por supuesto, de integrar esta carretera en ese territorio. Desde luego, contaremos con la opinión de las entidades locales para que haya el máximo respeto medioambiental y territorial de la zona, de verdad.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Consejero. Creo que este punto ha quedado suficientemente claro y podemos pasar al siguiente punto del orden del día, no sin antes agradecer la presencia del Consejero y de los señores Purroy, Echávarri y Odériz. Vamos a suspender la sesión unos instantes para poder despe-*

dirles, pero les ruego que no abandonen la sala para poder reanudar la sesión lo antes posible.

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 19 HORAS Y 34 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 19 HORAS Y 38 MINUTOS.)

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a realizar una variante en Ablitas, presentada por el G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señorías, se reanuda la sesión. Entramos en el tercer punto del orden del día: Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a realizar una variante en Ablitas, presentada por el Grupo Parlamentario Izquierda Unida de Navarra. Tiene la palabra la señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. Voy a intentar ser breve porque la Comisión ha dado de sí y creo que todos habrán leído ya y conocerán la moción, que lo que hace en realidad es transmitir un deseo expresado en un pleno celebrado en el Ayuntamiento de Ablitas, apoyado por unanimidad de todos los grupos que están, y estamos por lo menos tres, de que se realicen las gestiones necesarias ante la Administración de Navarra para realizar una variante. Ellos lo justifican en que se evita un tráfico pesado por el pueblo. Los que lo conocemos sabemos que es una zona angosta, además, coincide que en esa zona hay un punto importante, que es la Casa de Cultura, y que siempre que hay cualquier alteración en el tráfico en la nacional 232 se desvía de Ribaforada a través de Ablitas para incorporarlo ya a lo que es la 232.*

Visto el plan de carreteras, no está contemplada ninguna variante en el término municipal de Ablitas y nosotros hemos considerado oportuno cuando menos traer a debate al Parlamento para que instemos al Gobierno a que tome en consideración la solicitud planteada por el ayuntamiento e, igualmente, que el Parlamento inste al Gobierno a que se establezcan los mecanismos necesarios para la realización del proyecto de variante para Ablitas en el plazo de seis meses, al objeto de poder incorporarlo a los presupuestos del año que viene y, evidentemente, a lo que fuera el desarrollo, ampliado en este caso, del plan director de carreteras.

Por lo tanto, simplemente es trasladar ese acuerdo, entendiendo la necesidad y además viendo que en el plan trienal de carreteras existen muchas y variadas variantes de ciudades y pueblos de la misma envergadura en tráfico y en población

que la de Ablitas. Por eso consideramos en este momento la conveniencia de que se tome en consideración por parte del Gobierno el estudio del proyecto para incorporarlo a los presupuestos. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señora Figueras. ¿Qué portavoces desean intervenir en el turno a favor? Señor León, tiene la palabra.*

SR. LEÓN CHIVITE: *Muchas gracias, señora Presidenta. Intervengo en el turno a favor, a pesar de que pedimos votación separada, pues votaremos a favor del primer punto y en contra del segundo, y me explico. Izquierda Unida presenta una moción para que se inste al Gobierno de Navarra a que se establezcan los mecanismos necesarios para la realización de un proyecto de variante en Ablitas, haciéndose eco del acuerdo plenario, como ha dicho su representante, del Ayuntamiento de Ablitas, de 6 de febrero, en el que por unanimidad también se aprobaba una moción de Izquierda Unida para que se realizaran las gestiones necesarias ante la Administración de Navarra para la realización de una variante.*

Queremos votar de diferente manera por lo siguiente. En el mismo pleno, en el de 6 de febrero, el Ayuntamiento de Ablitas acordaba también iniciar el expediente correspondiente para la firma del convenio para la redacción de un proyecto del plan general de ordenación urbana de Ablitas, y a la par que ese acuerdo se aprueba la moción que habla de la variante. Estamos en el inicio de un expediente que definirá las necesidades urbanas, interurbanas, las conexiones de tráfico, etcétera, de la Ablitas del futuro.

En el propio acuerdo del ayuntamiento se dice: “El criterio de todos los grupos municipales es que ha de tenerse en cuenta una variante que enlazará la carretera de Ribaforada con la de Tudela, ésta con la de Cascante y ésta a su vez con la de Barillas, tal y como está actualmente contemplado en las normas, pero, dado que se va a redactar un nuevo plan de ordenación urbana, podría recogerse este mismo criterio en el nuevo plan”.

Así pues, entendemos que se puede instar al Gobierno de Navarra, como dice el punto primero, a que tome en consideración, como no puede ser de otra manera, la solicitud planteada por el Ayuntamiento de Ablitas, pero no el segundo punto, por los siguientes motivos. Primero, porque debe ser el plan general de ordenación urbana el que diga por dónde debe ir la variante, y luego la variante, no al revés. Es decir, entendemos que no es el momento idóneo para redactar ningún proyecto de variante y menos ejecutarlo en 2005, como dice la moción. Una cosa es tomar en consideración el petitum del Ayuntamiento de Ablitas y comenzar los estudios

pertinentes de acuerdo con él para ver la necesidad real, y cosa distinta es ejecutar una variante el año que viene, independientemente de que exista un plan director de carreteras que también incluye variantes y que algo tiene que decir al respecto. Por lo tanto, pedimos la votación separada, si no tiene inconveniente. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor León. Tiene la palabra la señora Acedo.*

SRA. ACEDO SUBERBIOLA: *Gracias, señora Presidenta. Nuestro grupo va a votar a favor de la moción al completo, tanto del punto uno como del punto dos, aun entendiendo que nos parece que es una solución parcial porque, efectivamente, es un planteamiento que tiene el Ayuntamiento de Ablitas, pero el Ayuntamiento de Ablitas ha planteado desde siempre también, si no tengo mal entendido, por lo menos por los datos que yo conozco, que hacer una variante es para solucionar los problemas de tráfico que va a generar dentro del pueblo la conexión, justamente por la solución de la 232, pero que sigue habiendo unos problemas generados por el tráfico que va por el interior del pueblo hacia el polígono industrial que está arriba y de la carretera que viene, que no tiene nada que ver con la nacional 232 y que tiene un montón de tráfico pesado. Además, la respuesta del Gobierno de Navarra en su momento fue no hacer una variante derivada de esa situación porque se entendía que el volumen de tráfico no era suficientemente importante como para hacer una variante.*

Bien, eso era hace un tiempo, en este momento al menos, y por eso apoyamos la moción, está bien que se vuelva a hacer el análisis por parte del Gobierno de Navarra de si realmente, además, lo que hay que hacer no es una variante sino, a la vista de las nuevas circunstancias, pues han pasado los tiempos además y hay un volumen de tráfico que habrá que analizar, igual es conveniente hablar –y entiéndaseme la expresión, porque no hay otra palabra, pero tampoco es que estemos hablando de Madrid– de circunvalación, porque estamos hablando de una solución para, si realmente el tráfico pesado es suficientemente peligroso, darle solución definitiva, no una solución parcial que quizás es ésta, porque ésta no va a resolver definitivamente el problema de Ablitas. Pero, bueno, independientemente de eso, como nosotros consideramos que lo que se pretende es hacer un estudio o instar al Gobierno de Navarra, perdón, para que haga un estudio de cuál es la mejor solución para Ablitas, pues adelante con ello, nuestro grupo está a favor. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Acedo. Señor Jiménez, cuando quiera.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Estoy a favor de la solicitud que se hace desde el Ayuntamiento de Ablitas. Simplemente tenemos un problema con el segundo punto, o parcialmente un problema, y es que salvo que aquí hubiese unanimidad de todos los grupos para que el presupuesto de 2005 hubiera una cuantía que no supusiese llevar hacia atrás a nadie que ya está en la cola, habría que argumentar mucho la urgencia y la prioridad de Ablitas para quitar a alguien, porque, claro, si va a haber el mismo dinero y metemos a Ablitas en 2005, ¿a quién vamos a quitar? Ésa es la duda que tenemos nosotros.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. Señor Pérez-Nievas, cuando quiera.*

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Efectivamente, comparto el criterio establecido por el portavoz de UPN, en el sentido de que deseamos la votación separada, y los argumentos que se nos están dando por otros portavoces nos reafirman en que es necesario dejar esta moción en lo que es el punto uno, es decir, que hay una necesidad en Ablitas de que se estudie por parte del Gobierno cómo tiene que hacerse la regulación del tráfico, bien variante, que es lo que dice literalmente el acuerdo tomado por unanimidad de todos los grupos del Ayuntamiento de Ablitas, o bien una circunvalación o varias variantes. Me parece que lo más correcto es votar el punto uno, y no el punto segundo, que ya establece plazos, ejecuciones y presupuestos con cargo a los cuales hacerlo, que me parece un exceso, a la vista de que ni siquiera tenemos claro qué es lo que se tiene que hacer. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Pérez-Nievas. Señora Santesteban, tiene la palabra.*

SRA. SANTESTEBAN GUEL BENZU: *Gracias, señora Presidenta. Además de la duda que tiene el señor Jiménez, yo tengo otra, y es que si están pendientes de un nuevo plan dudo mucho de que en 2005 les pueda venir la solución, porque nosotros llevamos esperando desde julio, o sea que no va a entrar. Si dependen de que se haga el estudio y de que el estudio contemple y esté condicionado a la aprobación del plan general, que se vayan olvidando porque, desde luego, para 2005 no va a entrar. O sea que, en fin, apoyo la moción, pero la verdad es que creo que no va a ser posible, aunque daré mi voto favorable.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Santesteban. Señor Etxegarai, tiene la palabra.*

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Gracias, señora Presidenta. Yo también voy a votar a favor, pero, lo mismo que los portavoces que me han precedido,*

tengo serias dudas con el segundo punto. Como decía el señor Jiménez, ¿de dónde va a salir el dinero para cumplirlo? No puede salir a no ser que se quite a otro.

Y luego, si el ayuntamiento también decidió hacer un plan de urbanismo serio o un estudio serio de viabilidad para todo el término municipal, pues hágase el estudio y después pónganse las medidas que salgan de ese estudio. Votaré a favor porque tengo la costumbre de votar siempre a favor de lo que los ayuntamientos piensan. Gracias (RISAS).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Etxegarai, fiel a sus costumbres. Bien, en su turno de réplica, señora Figueras. Le recuerdo que tiene que decirnos si acepta que se vote por puntos.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Sí, voy a aceptar que se vote por separado porque por lo menos entiendo que hay sensibilidad para tomar en consideración lo que pide un ayuntamiento, que además ha votado la propuesta por unanimidad, pero, de todos modos, lo que está claro es que una cosa no tiene que ver necesariamente con la otra. Un plan de ordenación urbana puede marcar las líneas y, efectivamente, las va a marcar, pero, en todo caso, establecerá la conveniencia de esa variante en la fórmula que se vea más eficaz. No he hablado de circunvalación porque considero que allí se habló de una serie de posibles trazados, lo que desestimo en este momento es entrar en cómo va a ser el trazado, pero lo que es evidente es que en esa zona de la población hay una angostura y que, desde luego, la solución se debe dar. Además, por lo que ha dicho la señora Acedo, efectivamente, se me había olvidado comentar que nada más traspasar esa angostura está la dirección que lleva al polígono, y es un polígono que en cierto modo tiene bastante tráfico para lo que es la población, pues estamos hablando de una población pequeña.

Yo voy a aceptar eso pero, de todos modos, las cosas pueden ir paralelas, y entiendo que el compromiso de lo que es el plan de ordenación urbana se tiene que hacer con el acuerdo, y lo lógico es

que se haga con el acuerdo, del propio departamento del Gobierno de Navarra, que no vayan en todo caso disociados, sino que es algo complementario. Lo que entiendo es que puede haber dudas razonables y no se quieren compromisos por parte de UPN y CDN en que haya una limitación o un tiempo y una fecha para la ejecución. Eso lo puedo entender, pero, desde luego, la razón que va a llevar aparejado de que si se hace el estudio el Gobierno tenga obligatoriamente el compromiso para la realización de la variante..., es que va ligado, porque, si no, podemos hacer el estudio de ordenación y olvidarnos de la variante, con lo cual, creo que el ayuntamiento implícitamente está demandando que se haga, bueno, tiene la necesidad de una ordenación urbana, pero fundamentalmente también hay que dar solución a un problema que tiene añadido. Por eso voy a mantenerla, a sabiendas de que nosotros, desde luego, si planteamos esto lo que no vamos a hacer es quitar, como le podía inquietar al señor Jiménez, de otros que estén antes en la fila; pues no, evidentemente, nosotros iríamos a una ampliación de presupuesto, pero es que una cosa va unida a la otra. O sea, nuestra política en los presupuestos ha sido no ir al déficit cero necesariamente. Si hay necesidad de hacer cosas, háganse, porque se supone que es un déficit hecho sin ningún fundamento. Pero es que entiendo que una cosa va ligada a la otra, por eso mantengo el segundo punto, a pesar de que ustedes planteen la separación. Yo quiero, además, que por unanimidad salga por lo menos que el Parlamento se sensibiliza ante la petición del Ayuntamiento de Ablitas.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): Entiendo entonces que admite la votación separada por puntos. Vamos a votar el primer punto de la moción. ¿Votos a favor? Queda aprobado por unanimidad el primer punto. ¿Votos a favor del segundo punto de la moción? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazado el segundo punto de la moción. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Buenas tardes, señorías.

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 19 HORAS Y 52 MINUTOS.)