DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura | Pamplona, 26 de octubre de 2004 | NÚM. 14

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 26 DE OCTUBRE 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 posibles conexiones de ancho internacional que conectarán Navarra con la "Y vasca" y la Unión Europea.

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la ejecución del plan de transporte comarcal.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 10 horas y 4 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las posibles conexiones de ancho internacional que conectarán Navarra con la "Y vasca" y la Unión Europea (Pág. 2).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra la señora Santesteban Guelbenzu (G.P. Eusko Alkartasuna) (Pág. 2).

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

En el primer turno de intervenciones toman la palabra la señora Santesteban Guelbenzu, los señores Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro) y Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra), la señora Figueras Castellano (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) y los señores Jiménez Hervas (G.P. Aralar) y Etxegarai Andueza (G.P. Mixto), a quienes responde conjuntamente el Consejero (Pág. 7).

En el segundo turno toma la palabra el señor Jiménez Hervas y le contesta el Consejero (Pág.).

Se suspende la sesión a las 11 horas y 18 minutos.

Se reanuda la sesión a las 11 horas y 27 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la ejecución del plan de transporte comarcal (Pág. 15).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra la señora Figueras Castellano (Pág. 15).

A continuación interviene el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones (Pág. 16).

En un turno de intervenciones toman la palabra la señora Figueras Castellano, los señores Valero Erro, Lizarbe Baztán y Jiménez Hervas, la señora Santesteban Guelbenzu y el señor Etxegarai Andueza, a quienes responde conjuntamente el Consejero (Pág. 20).

Se levanta la sesión a las 12 horas y 13 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 4 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las posibles conexiones de ancho internacional que conectarán Navarra con la "Y vasca" y la Unión Europea.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenos días, señorías. Bienvenidos a esta sesión de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, que tiene como primer punto del orden del día la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las posibles conexiones de ancho internacional que conectarán Navarra con la "Y vasca" y la Unión Europea. En primer lugar, permítanme dar la bienvenida al Consejero y a los Directores Generales que le acompañan y, a continuación, doy la palabra a la portavoz de Eusko Alkartasuna, que ha sido el grupo solicitante de esta comparecencia.*

SRA. SANTESTEBAN GUELBENZU: *Buenos días. Gracias, señora Presidenta. Bienvenidos, señor Consejero y personas que le acompañan. La petición viene fundamentada por la importancia que desde Eusko Alkartasuna damos a las posibilidades reales que tiene Navarra de contar dentro del mapa del tren de alta velocidad. Sabido es que nosotros hemos defendido de siempre la conexión con la "Y vasca", porque nos parecía la mejor forma de estar conectados al tren de alta velocidad por aquello de que podíamos conseguir una salida a Europa que nos garantizase en pie de igualdad, por ejemplo, con la situación en la que está en este momento la Comunidad Autónoma Vasca. Noticias posteriores decían: "Pamplona se queda fuera del trazado de la alta velocidad que une Bilbao con Valencia". Sabíamos que la conexión pasaba por Tudela, pero nos parecía que quedaba fuera Pamplona, siendo la única capital de las comunidades por la que no pasaba el tren de alta velocidad.*

Por otra parte y en la primera comparecencia que tuvo el señor Consejero, posterior a tomar posesión como Consejero tras el señor Palacios, hizo

unas declaraciones en las que decía: "Una de mis prioridades pendientes con el Ministerio de Fomento es negociar la salida de la alta velocidad desde Pamplona". Ha pasado un tiempo y lo que queremos es que el señor Consejero nos informe de cómo están las cosas, qué proyectos tiene el Gobierno de Navarra, qué negociaciones, en todo caso, cómo están las negociaciones. Muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Buenos días a todos. Comenzaré la exposición sobre este interesante asunto de la conexión con Europa de la red ferroviaria de Navarra en virtud de la solicitud de comparecencia que ha formulado Eusko Alkartasuna.*

En relación con el motivo de esta comparecencia, es decir, cuáles son los planteamientos del Gobierno de Navarra con respecto a la conexión ferroviaria en ancho internacional hacia Francia y el resto de Europa, debo decir, en primer lugar, que, con independencia de los planteamientos que realiza, que propone y que defiende la Comunidad Foral de Navarra, esta actuación se encuadra dentro de las competencias exclusivas del Estado, a quien corresponde la red ferroviaria y, en particular, la nueva red ferroviaria de alta velocidad y ancho internacional a su paso por Navarra.

Así pues, lo que voy a referirles se centrará, por una parte, en un repaso a todas las actuaciones promovidas desde el Gobierno de Navarra hasta la fecha, en coordinación con diversos organismos y Administraciones, y, por otra parte, sobre los planteamientos que efectuamos y vamos a defender ante el Ministerio de Fomento. Pero será, en definitiva, la Administración del Estado, a través del Gobierno de la nación la que, en última instancia, deba tomar la decisión al respecto y, por tanto, todos nuestros esfuerzos irán dirigidos a que el Ministerio de Fomento, el nuevo Ministerio de Fomento, atienda los planteamientos de Navarra.

En este campo el nuevo Ministerio de Fomento va a tener mucho que decir, y digo esto porque va a estar en manos de la Administración del Estado la aprobación del nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte, el que parece que va a ser denominado PEIT, donde deberá posicionarse no solo sobre esta conexión de Pamplona hacia la frontera francesa, sino también en relación con la totalidad del corredor navarro de alta velocidad.

También –y permítanme la digresión– he podido leer recientemente en la prensa que el partido Izquierda Unida de Navarra va a condicionar ni más ni menos que su voto a nivel nacional para la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado de 2005 a que el Ministerio de Fomento contemple la conexión desde Pamplona con la "Y vasca" por Alsasua. Ya veremos en qué acaba esta apuesta.

En todo caso, y lo digo de verdad, bienvenido sea que los partidos políticos que ahora ostentan el poder en Madrid, bien a través del Gobierno o bien a través de los apoyos en el Congreso de los Diputados, trasladen desde sus representantes en Navarra las exigencias de la Comunidad Foral en esta materia. Afortunadamente, se van a encontrar con buena parte del trabajo hecho y, por tanto, la decisión deberá ser más sencilla para el actual Gobierno.

Es muy importante decir que las ideas de la conexión desde Pamplona en ancho internacional hacia Francia no es una idea de ahora, ni cabe que nadie se atribuya inventar la pólvora en este momento. La conexión desde Pamplona hacia la frontera francesa ha sido un proyecto muy estudiado y con suficiente información disponible para tomar ahora la oportuna decisión. A lo largo de todos estos años del Gobierno del Partido Popular en Madrid, y donde ahora se dice que no se ha hecho nada, yo puedo decirles que se ha trabajado mucho y bien, y por ello, permítanme decirles que es hora de desmentir radicalmente la nueva teoría que parece cundir en Navarra de que el Gobierno de Navarra quiere del nuevo Gobierno de Madrid que haga en seis meses lo que el anterior Gobierno no había hecho en ocho años. Este posicionamiento, como ahora veremos, no hace sino tergiversar la verdad y, lo que es peor, debilitar la posición de Navarra.

Por tanto agradezco la oportunidad de llevar a cabo esta comparecencia, porque cuantas más hagamos más se va a poner en evidencia lo que se ha hecho hasta ahora y dónde estamos desde la toma de posesión del nuevo Gobierno en Madrid. Pero creo que hay que entrar directamente en el tema que nos ocupa en esta sesión.

Pueden ver ustedes un mapa muy significativo, que nos viene a decir que la conexión en ancho internacional desde Pamplona hacia Francia quedó establecida en el Plan Director de Infraestructuras del Estado de 1994, en el denominado "corredor navarro de alta velocidad".

El corredor navarro de alta velocidad se conforma, y se conformó, como una nueva línea en ancho internacional que, en aquel plan director, enlazaba la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza, con Pamplona y con la "Y vasca", como corredor occidental desde el valle del Ebro hacia la frontera hispano-francesa. En este caso sí que lo previsto en el Plan Director de Infraestructuras de 1994 confeccionado por el entonces Gobierno

socialista y con el Ministro José Borrell a la cabeza, sí les insisto, era lo que a Navarra le interesaba. Y no como en el caso de la injusta e injustificada propuesta de la autopista de peaje Medinaceli-Soria-Tudela, que también apareció en aquel Plan Director de Infraestructuras y que, como todos ustedes saben, todavía estamos purgando.

No obstante, cuando llegó el Partido Popular al Gobierno de la nación, en 1996, el corredor navarro de alta velocidad no era más que una raya pintada en un plano. Por tanto, desde la entrada, como les digo, del Gobierno del Partido Popular en Madrid y en coordinación permanente con el Gobierno de Navarra, se puso en marcha la confección de todos los documentos técnicos y medioambientales previos a la redacción de los proyectos y a la contratación de las obras de este nuevo corredor ferroviario.

Por ello, voy a repasar brevemente todo lo que se ha llevado a cabo durante estos años en cuanto al tren de alta velocidad en Navarra, para acallar, espero que de forma definitiva, las voces que dicen que no se ha hecho nada.

En primer lugar –y creo que es un documento poco conocido pero muy importante– durante los años 1996 y 1997, es decir, nada más tomar posesión el nuevo Gobierno en Madrid, el Ministerio de Fomento realizó el estudio completo de alternativas del trazado del corredor navarro de alta velocidad en toda su integridad, es decir, entre Zaragoza –Plasencia de Jalón–, Pamplona y la "Y vasca". Insisto, el corredor navarro de alta velocidad en toda su integridad. Este estudio de alternativas de trazado era el paso previo imprescindible para la tramitación de un proyecto de esta envergadura, y se concluyó en 1997 con el análisis detallado de tres alternativas al sur de Pamplona y de dos alternativas de conexión entre Pamplona y la "Y vasca".

A lo largo de los años 1998 y 1999 se llevó a cabo por el Ministerio de Fomento un estudio de evaluación del impacto socioeconómico y de viabilidad del corredor navarro de alta velocidad. A partir de ese momento se abren nuevas expectativas y nuevas posibilidades de análisis para la conexión desde Pamplona hacia Francia, mediante la consideración de otras opciones que contemplaban la viabilidad de una conexión directa a través de la frontera entre España y Francia por Navarra con la red ferroviaria francesa. Esto está reflejado en este plano que están ustedes viendo ahora.

Dichas opciones nacieron del análisis de los aspectos Técnicos, Económicos y Medioambientales de posibles conexiones entre España y Francia por Navarra, que se llevaron a cabo de forma conjunta entre el Gobierno de Navarra y el Departamento Francés de Pirineos Atlánticos, dentro del Estudio Previo para posibles vías de comunicación por carretera y por ferrocarril entre nuestros dos territorios.

Debo decirles también que simultáneamente en Francia, a nivel de la Asamblea Nacional Francesa, surgieron voces y propuestas que planteaban posibles conexiones con España directamente a través de Navarra.

En esta tesitura, y ya que los plazos lo permitían, se acordó entre el Gobierno de Navarra y el Gobierno de la nación, a través del Ministerio de Fomento, impulsar al máximo toda la tramitación de los tres tramos del nuevo tren de alta velocidad entre Zaragoza y Pamplona –Zuasti, es decir, más al norte de Pamplona–, posponiendo la toma de decisión definitiva para el trazado de la conexión entre Pamplona y Francia una vez se despejasen todas las incógnitas en lo que respecta a la relación con el país vecino, así como en cuanto al diseño de las conexiones transpirenaicas de todo tipo y la vertebración ferroviaria del norte de España.

También es muy importante decir que durante ese período de tiempo también se debatió ampliamente en la Comunidad de Trabajo de los Pirineos el esquema de comunicaciones transpirenaicas. Como todos ustedes saben, la CTP es el foro de debate de las tres regiones pirenaicas francesas: Aquitania, Midi-Pyréneées y Languedoc-Roussignol, las cuatro regiones pirenaicas españolas: País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña, además del Estado de Andorra.

Fruto de un intenso debate en el seno de la CTP surgió el Esquema de Infraestructuras de Transporte Transpirenaico aprobado por el Plenario de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos celebrado en la localidad francesa de Pau en junio del año 2000, y es el esquema que pueden ver ustedes en pantalla. Como ven claramente, está incorporado el esquema ferroviario de alta velocidad hacia la frontera francesa, en este caso por la "Y vasca".

Por último, y aunque sea un documento meramente administrativo pero que creemos que tiene su importancia, les puedo indicar que en la aprobación de la declaración de impacto ambiental que formuló el Ministerio de Medio Ambiente español, evidentemente, sobre todo el proyecto de la "Y vasca" y que se publicó en el Boletín Oficial del Estado el día 6 de noviembre de 2000 se indicaba textualmente: "La nueva red –ferroviaria– debe asegurar el enlace con el corredor navarro de manera que la red formada como unión de ambas –es decir, de la "Y vasca" y del corredor navarro– quede configurada con la mínima longi-

tud de nueva infraestructura". Es decir, ya en el año 2000 se reconocía por parte del Estado, evidentemente, lo que era conocido por todos nosotros, que era la conexión entre el corredor y la "Y vasca".

Hasta aquí la situación de la planificación y de las propuestas de la conexión desde Pamplona hacia Francia en tren de alta velocidad-ancho internacional.

Como les he comentado anteriormente el plazo para la decisión estaba bien acompasado, ya que, como ahora detallaré, los años discurridos entre 2001 y 2004 podían y debían dedicarse a la tramitación del nuevo trazado ferroviario hasta rebasar Pamplona, como así se ha hecho.

Con base en esa decisión, durante el periodo de tiempo que les digo, 2001-2004, se ha llevado a cabo la totalidad de la tramitación técnica y medioambiental del resto del corredor navarro de alta velocidad, de forma que se han tramitado los estudios informativos y la declaración de impacto ambiental del tramo I, entre Zaragoza y Castejón; del tramo II entre Castejón y Campanas, y del tramo III entre Campanas y Zuasti, que se corresponde con la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y la nueva estación de alta velocidad. Estos tramos los tienen ustedes recogidos, excepto el tramo I entre Zaragoza y Castejón, el tramo II entre Castejón y Campanas y el tramo III hasta Zuasti.

Esta tramitación del tren de alta velocidad en Navarra, llevada a cabo por el Ministerio de Fomento en los últimos años con la colaboración del Gobierno de Navarra, ha concluido con lo siguiente: aprobación de la declaración de impacto ambiental del tramo II, Castejón-Pamplona con fecha 16 de abril de 2004; aprobación del estudio informativo y trazado definitivo del tramo II, Castejón-Pamplona, con fecha 21 de julio de 2004; aprobación de la declaración de impacto ambiental del tramo III, Campanas-Zuasti –eliminación bucle ferroviario de Pamplona–, con fecha 1 de junio de 2004; aprobación del estudio informativo y trazado definitivo del tramo III, Campanas-Zuasti, con fecha 7 de julio de 2004; y contratación del proyecto de construcción de la nueva plataforma ferroviaria de la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona, con fecha 14 de mayo de 2004.

De esta forma, en el momento actual sólo está pendiente de aprobación, que debiera ser inmediata, la declaración de impacto ambiental y del estudio informativo, es decir, del trazado definitivo del tramo I, entre Zaragoza y Castejón, que nos consta que ya está técnicamente finalizado.

Igualmente, por parte del Gobierno de Navarra se ha puesto en marcha todo el procedimiento de ordenación urbanística del área de la nueva estación de alta velocidad de Pamplona, mediante un concurso de ideas que una vez fallado, como todos ustedes saben, y adjudicado a la propuesta denominada Nexus, se ha procedido a la correspondiente contratación del documento de planificación urbanística, que se tramitará en los próximos meses como proyecto sectorial de incidencia supramunicipal para la ordenación de una amplia zona de tres municipios: Pamplona, Zizur Mayor y Cendea de Cizur.

Por último, también les puedo decir que el Gobierno de Navarra pondrá en marcha en las próximas semanas y en coordinación con el Ministerio de Fomento el estudio de alternativas del paso de tren de alta velocidad por Tudela, de manera que podamos analizar cuáles son las posibles opciones de esa importante apuesta de la zona de la Ribera de Navarra, si bien este estudio no paralizará ninguna de las actuaciones hasta ahora reseñadas.

Por tanto, señorías, decir que no se ha hecho nada durante estos años para la implantación del tren de alta velocidad en Navarra, verdadera competencia del Estado en la Comunidad Foral, es realmente chusco y, sobre todo, atenta contra la verdad y la veracidad de los hechos. Desde el punto de vista de relación entre las administraciones, todavía hay algo que es más importante para el Gobierno de Navarra y debiera serlo también para el conjunto de la Comunidad Foral, y es la existencia de un documento que el Partido Socialista de Navarra se ha empeñado en decir que es papel mojado. Me refiero sin duda alguna al acuerdo en materia de infraestructuras del transporte firmado el 17 de diciembre de 2002 entre el Presidente del Gobierno de Navarra y el Ministro de Fomento, cuya primera página, para que no haya dudas de su existencia, tienen todos ustedes. Quizá, el Partido Socialista dé poca importancia a estas firmas. Yo creo que es un error, porque desprestigiar a las altas instituciones, en este caso el Presidente del Gobierno de Navarra y el Ministro de Fomento, sean del partido que sean, se acaba pagando por todos, y en definitiva, debilita la posición de Navarra.

Pero es que, además, se persevera en el error al decir que este documento no tenía respaldo presupuestario ni había sido aprobado por el Parlamento de Navarra ni por el Consejo de Ministros. Lo cual les digo de verdad que me causa perplejidad viniendo de un partido que ha gobernado y que, por supuesto, supongo que aspira a gobernar.

El acuerdo de 17 de diciembre de 2002 parte de algo consustancial en las relaciones de Navarra con el Estado, que es la bilateralidad y el equilibrio. En este caso, el acuerdo de infraestructuras suponía un compromiso mutuo, entre Navarra y el Estado, por el que cada parte debía acometer una

serie de importantes infraestructuras, cada uno en el ámbito de sus competencias. Y ya que cada Administración se iba a desenvolver dentro del ámbito de sus competencias, era inútil y superfluo elevar dicho acuerdo a convenio. Es más y a título meramente administrativo, les puedo decir –y lo tengo, por supuesto, a disposición de todos ustedes– que el propio acuerdo preveía la firma de convenios específicos para acometer actuaciones particulares y sólo en aquellos temas puntuales que afectasen a los límites provinciales.

Por tanto, en nuestra opinión y espero que también en la del conjunto del Parlamento de Navarra, lo que tiene que hacer ahora el Gobierno de Madrid es cumplir lo acordado con Navarra, al igual que Navarra está cumpliendo lo acordado con el Estado.

Por eso, en relación con el tren de alta velocidad, precisamente ahora, cuando todo estaba preparado para que el Gobierno de la nación pusiera en marcha de inmediato la contratación de los proyectos y de las obras del tren de alta velocidad en Navarra, es cuando nos hemos quedado paralizados con el nuevo Gobierno.

Se preguntarán o nos preguntaremos: ¿qué habría hecho el Gobierno de España si hubiese sido del PP? Yo, particularmente, sé que lo que hubiera hecho es poner en marcha las obras del tren de alta velocidad en Navarra, entre otras cosas porque dicho Gobierno firmó con Navarra un acuerdo firme y vinculante, y establecía la plena construcción –esto también es muy importante– de todo el corredor navarro de alta velocidad hasta más allá de Pamplona para el año 2010. En infraestructuras el año 2010 es pasado mañana.

Resulta que ahora el Gobierno en Madrid es de otro partido, y es, como todos sabemos, del Partido Socialista, y cuenta con otros apoyos parlamentarios en el Congreso de los Diputados, y a la vista está que en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2005 en lo que corresponde al tren de alta velocidad en Navarra no hay un euro y que, por tanto, es un año perdido. Todavía estamos a tiempo, yo diría que están a tiempo de enmendar los Presupuestos Generales del Estado para 2005 e incluir una partida significativa para el tren de alta velocidad en Navarra. Mi pregunta es: ¿lo van a hacer?

Y en cuanto a la conexión desde el norte de Pamplona hacia la frontera francesa, también es momento ahora de que cada Administración dé cuenta de sus iniciativas y de sus responsabilidades. En relación con este trascendental punto, se me ha acusado –y yo creo que de ahí parte la petición de comparecencia del Partido Eusko Alkartasuna– a mí personalmente poco menos que de engañar a la opinión pública. Pero yo me pregunto engañar ¿sobre qué? Y digo esto porque la única información disponible hasta la fecha en el Gobierno de Navarra sobre los nuevos planes ferroviarios del Estado que afectan directamente a la Comunidad Foral de Navarra son los que podemos obtener a través de la prensa; y tal y como me decía hace tiempo un periodista: "es increíble la cantidad de información que se puede obtener por 1 euro al día".

Bien, pues a través de los medios de comunicación, muy en particular del Heraldo de Aragón de 23 de junio de 2004, que todos ustedes ven la proyección, vimos no sin asombro que, tras la reunión mantenida entre el Presidente de Aragón –me permitirán decirles que en esta foto estaba aquí, pero por no ampliar la diapositiva no lo he incluido, en ese sofá estaba don Marcelino Iglesias– y la nueva Ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez, se anunció el nuevo proyecto del corredor ferroviario de alta velocidad para viajeros y mercancías entre el Cantábrico y el Mediterráneo. Ésta es la noticia que, desde el punto de vista del Gobierno de Navarra, era la más fidedigna, porque no en balde apareció en el Heraldo de Aragón, que a su vez suponemos que fue facilitada por el propio Ministerio de Fomento y el Gobierno de Aragón en su conjunto. Ahí ven la noticia, la foto, como les digo, en estos momentos incompleta, y el plano de las previsiones de conexión ferroviaria –ahora lo ampliaremos– entre Zaragoza y la frontera francesa.

Por tanto, me pregunto yo que quién puede acusar de manipular, si nuestra única información, porque no hay forma hasta el momento de obtener otra del Gobierno de Madrid, es la que se reflejó en dicho periódico, en el Heraldo de Aragón.

El Gobierno de Navarra, previendo lo que se avecina, ha establecido sus prioridades y sus posibilidades, pero también espero que coincidan con las de este Parlamento de Navarra.

En este sentido, consideramos, sin ningún género de dudas, que el Ministerio de Fomento debe apostar por la conexión ferroviaria entre el norte de Pamplona, es decir, desde Zuasti, con la "Y vasca" como parte integrante y fundamental del nuevo corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo.

Ésta es la consideración del Gobierno de Navarra y así se ha transmitido formalmente a todas las instancias, todas, del Gobierno de la nación para que tenga su fiel reflejo en el nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte.

Hay que saber que el tramo del tren de alta velocidad de conexión entre Zuasti y Ordizia, la "Y vasca", que ya estaba establecido en el estudio de alternativas de 1997, se basa en un nuevo trazado de tan solo 42 kilómetros, con la única dificultad orográfica de tener 17 kilómetros reparti-

dos entre varios túneles, de los cuales el más largo es de 6,3 kilómetros. Esta solución de conexión entre Zuasti y Ordizia dentro de todo el corredor Cantábrico-Mediterráneo es la solución más corta, más sencilla, más barata y que cubre mayor población para la conexión del valle del Ebro con Bilbao, San Sebastián, Irún y la frontera franco-española; y, por tanto, entendemos que no puede caber otra alternativa, salvo que otra alternativa sea complementaria a esta conexión.

Pero es más, el Gobierno de Navarra, como ya les expuse en mi primera comparecencia, apuesta de forma inequívoca y decidida por el transporte ferroviario de mercancías y por la intermodalidad, muy especialmente en sus relaciones de tráfico de mercancías desde Navarra y desde España hacia el resto de Europa. Para ello potenciaremos como verdadera infraestructura intermodal la Ciudad del Transporte de Pamplona, como también les dije en su día.

Por todo esto, y concluyo, el Gobierno de Navarra en este momento solo tiene una exigencia, que el Ministerio de Fomento convalide la conexión entre Zuasti y la "Y vasca" como parte integrante del corredor navarro de alta velocidad y eslabón del proyecto ferroviario Cantábrico-Mediterráneo.

No quiero concluir, señorías, sin un claro llamamiento a la colaboración de todos ustedes. Puede ser que el debate de infraestructuras sea un campo abonado para el juego político, pero cuando hablamos de infraestructuras verdaderamente estratégicas para Navarra, como es esta que hoy nos reúne en el Parlamento, debiéramos sumar y allegar los esfuerzos entre los representantes de todos los grupos políticos que quieran apoyar el verdadero desarrollo de Navarra.

Por parte del Gobierno de Navarra y de los partidos que lo sustentan estamos dispuestos a conformar un cauce común para canalizar nuestras aspiraciones, que deben ser las de la mayoría de los navarros, con el objetivo de lograr un adecuado y beneficioso punto de encuentro con la Administración del Estado, de forma que volvamos a coincidir y seamos capaces de llevar a cabo todo aquello que sea del interés general de Navarra. Por mi parte nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias a usted, señor Miranda. Tiene la palabra la señora Santesteban.*

SRA. SANTESTEBAN GUELBENZU: *Gracias. Muchas gracias al señor Consejero por la información que nos ha dado, que ha dado la que yo le había pedido más la que no le había pedido, y nos ha hecho que sepamos qué es lo que piensa del nuevo Gobierno de la nación en lo que afecta a fomento.*

Pero yo, de todas maneras, le voy a decir que voy a ser muy crítica, no ahora con este Gobierno. A mí me da la impresión y a muchos navarros les da la impresión de que Navarra pesa tan poco en los gobiernos de uno y otro signo, que les ha permitido durante los años que han estado variar los compromisos que tenían. En este caso estamos hablando de esto, en otro caso podríamos hablar de otra cosa, hablamos en la comparecencia de la cárcel, entonces estaba el Partido Popular. Hay que dejar bien claro que el peso que tienen los partidos, la representación de los partidos, bien sea el Partido Popular o el Partido Socialista, en el grueso de los partidos estatales y la poca importancia que le dan a Navarra que hacen que unos pensemos que merecemos más de lo que nos dan uno u otro en las alternativas de gobierno que conforman.

Dicho esto, tengo que estar absolutamente de acuerdo con la exposición que ha hecho el señor Consejero porque desde nuestro punto de vista es la más racional, la más lógica, la que más conviene a Navarra y que, desde luego, no hay, desde nuestro punto de vista, ningún tipo de justificación para que no se haga tal y como es. Sí que es cierto que en este momento hacer otro tipo de alternativa, cuando se han dado ya los pasos necesarios y, según ha dicho el Consejero, hasta Zuasti está absolutamente comprometido y se han hecho todos los pasos necesarios para que así sea, no parece muy difícil que esos 47 kilómetros que nos separan de la conexión a Ordizia puedan suponer en este momento un cambio al nuevo equipo de Fomento del Partido Socialista. Nosotros consideramos que es absolutamente determinante que Navarra cuente con este corredor. Ya nos parece importante lo que supone el tren de alta velocidad para el traslado de personas, pero en este momento hay un problema que es muchísimo mayor, que es el de mercancías. En esta Comisión hemos hablado muchas veces de las dificultades que desde Navarra se están teniendo o de la problemática que está teniendo el traslado de mercancías por carretera. A los que vivimos en las rutas que están sirviendo de corredor para la salida a todos los camiones, lo mismo es de los que vienen desde Murcia o desde Almería, al tipo de tráfico pesado y peligroso que está circulando por las carreteras haciendo absolutamente peligrosos en muchos casos el tráfico de coches, nos parece absolutamente imprescindible que se potencie esto, que se cumplan los plazos y, desde luego, si es como dice el Consejero y no tengo por qué dudar de que sea así, hay que instar al Partido Socialista a que nos eche una mano a la hora que desde Fomento se posibilite que esto sea así y seguir animando a los de Izquierda Unida, tal y como ha dicho el señor Consejero, que iban a cambiar el sentido de su voto para apoyar los Pre-

supuestos supeditándolo a que esto se lleva a cabo, para que así sea.

En todo caso, y en la medida que nosotros podamos tener algún tipo de incidencia en la decisión, que sepa el señor Consejero que coincidimos con lo que ha dicho, que vamos a exigir que se cumplan los plazos y los trazados, porque creemos que es el momento de que desde Navarra se cuente con una salida y creemos que ésta es la mejor. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Santesteban. ¿Qué portavoces desean intervenir? Señor Valero, tiene la palabra.*

SR. VALERO ERRO: *Buenos días. Gracias, Presidenta. Quiero dar la bienvenida al Consejero y a su equipo y hacer unas reflexiones muy rápidas. Fundamentalmente, vuelvo a resaltar las palabras del Consejero con respecto a las actuaciones por parte del Gobierno central y del Gobierno de Navarra durante estos años. Hay que recordar cómo en el año 94 se hablaba de ese plan estratégico que conectaba ya Zaragoza con la "Y vasca"; cómo durante los años 96 y 97 se hicieron los estudios alternativos de Zaragoza a Pamplona y hasta la "Y vasca"; cómo en el año 99 surgió la posible conexión de España y Francia a través de Navarra, de una alternativa distinta a la "Y vasca"; cómo se ha estado también trabajando en esa posición por el Gobierno francés, que estaba también muy interesado, pero, no obstante, sin quitar la alternativa de conexión a la "Y vasca"; cómo, de alguna forma, se ha estado trabajando hasta que ha concluido que en este año 2004, y además hemos sido conscientes los que hemos estado en los ayuntamientos debatiendo la propuesta de alternativas al corredor del tren de alta velocidad y cómo hemos podido alegar y conformar con el propio Ministerio, quien era competente en este tema, las alternativas que podían surgir y cuál era la más interesante para los ayuntamientos.*

Éste es un proceso que se ha dado, efectivamente, que ha concluido en este año y que lo que queda es que se ejecute. No queda otra cosa, lo que queda es cumplir con los acuerdos firmados en su momento entre el Presidente del Gobierno de Navarra y el Ministerio. Yo comparto con el Consejero que poner en duda ese convenio es debilitar la posición del propio Gobierno de Navarra. O sea, si no hay palabra por parte del Gobierno ni por parte del Gobierno central, es salir desde Navarra diciendo: no se preocupen ustedes que esto es papel mojado, siga haciendo el plan estratégico, que nosotros pelearemos por decir que eso no sirve para nada. Todo un Ministro y un Presidente del Gobierno de Navarra..., para algo sirve la firma entre las instituciones.

Sí que quisiera también resaltar las palabras de la representante de Eusko Alkartasuna en su apoyo claramente a lo que se ha estado haciendo, yo creo que los datos lo avalan y que, de alguna forma, la conexión con la "Y vasca", esos 42 kilómetros, tiene que ser una prioridad de todos los grupos políticos que se haga ya. No sólo eso, sino que las obras que están pendientes hasta Zuasti que se vayan realizando.

También quiero resaltar, aunque quizá me vaya a adelantar a algunos acontecimientos, como el de Izquierda Unida, pero también poner en duda la posición de Izquierda Unida cuando habla de este tren de alta velocidad fundamentalmente porque se olvida del tema del ancho internacional. Yo creo que hay que resaltar las palabras de Ion Erro al respecto. Habla de que este tren tiene que ser algo que articule Navarra y, claro, eso es incompatible con el tren de alta velocidad en ancho internacional y, de alguna forma, lo que tienen que acabar es definiendo esa política clara, porque no se puede estar jugando con la conexión de la "Y vasca", con el tren de alta velocidad y decir luego que se tiene que articular Navarra por la propia vía existente, cuando es incompatible por la velocidad, es incompatible por los radios de giro, es incompatible con una serie de cuestiones técnicas. De alguna forma, hay que poner y resaltar esa situación.

Por último, en definitiva, hay que insistir, reclamar y urgir al Gobierno de la nación, que tiene todos los mecanismos encima de la mesa y al que no le queda otra cuestión que hacer que contratara ya, con el estudio y con todo lo que está aprobado, las obras para ejecutar por lo menos hasta Zuasti, lo que era el compromiso adquirido, y a partir de Zuasti, la conexión con la "Y vasca". Nada más. Muchas gracias.

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

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Doy la bienvenida al Consejero y a las personas que lo acompañan a esta Comisión, en la que, a pesar del contenido concreto de la señora Errazti, que quería saber por dónde va a conectar el AVE de Pamplona con Europa y con la "Y vasca", ha aprovechado la ocasión para decirnos lo que piensa de la nueva Ministra de Fomento y de sus planes, y para defenderse diciendo que en ocho años se han hecho muchas cosas y no es justo exigir ahora que en seis meses, que en ocho años... Bueno, excusatio non petita, accusatio manifesta. Es evidente que el Consejero ha venido aquí a defenderse de lo que nadie le está acusando en esta Comisión, todavía. Porque, evidentemente, fuera sí, pero habría que llamarle al orden porque, de alguna*

forma, aquí estamos hablando de por dónde va a seguir el tren de alta velocidad cuando llegue a Pamplona, hacia Euskadi y hacia Europa. Esa es la pregunta. Y la respuesta ha sido: conectando por la "Y vasca".

Bueno, pues ya lo sabemos y me alegro mucho de saber cuál es la opinión del Gobierno de Navarra actual, porque hasta que el señor Palacios era Consejero esto no estaba nada claro, y me remito a su comparecencia en el Pleno en una interpelación en materia de infraestructuras, donde interpelamos al Gobierno por dónde iba a seguir y el señor Palacios no nos dijo por dónde. No sabía si ir en línea recta hacia Francia o simplificar, o si iba a ir a conectar con la "Y vasca" en Ordizia o en cualquier otro punto de la Comunidad Autónoma Vasca. Y al Diario de Sesiones me remito. Es más, él entonces ya de alguna forma exponía no sólo la portada del acuerdo de colaboración de 17 de diciembre de 2002, sino incluso el propio texto. Sólo lo enseñaba, como voy a hacer yo ahora, pero lo que recomiendo a sus señorías es que lo lean, no la portada, sino lo que pone dentro. Y dentro, que me diga aquí cualquiera de ustedes dónde pone que se va a conectar con la "Y vasca". En ningún sitio, porque este convenio no dejaba resuelta la conexión del corredor navarro de alta velocidad ni con Europa ni con Euskadi, y a la literalidad del mismo me remito, que, por cierto, en materia ferroviaria es bien poco lo que dice, como se encargó, por otra parte, de decirnos el Consejero que le antecedió en el puesto.

Hay un parrafito que dice: "Igualmente el citado PIT, Plan de Infraestructuras de Transporte, 2002-2007, en ejecución por el Ministerio de Fomento, aborda la implantación de una nueva red ferroviaria de alta velocidad que viene a significar una decisiva apuesta de la Administración del Estado por el modo ferroviario". Pasamos páginas y ya en las estipulaciones, que son una mera declaración de intenciones, basta con leerlo, nos encontramos en la página 5 que dice: "Segunda. Infraestructuras ferroviarias. Ambas partes están de acuerdo en el desarrollo de las siguientes actuaciones conforme a las respectivas competencias de cada una", y las establece. Y de Navarra poco más se dice, que lo de convenios en pasos a nivel, etcétera, que ya ha referido el Consejero. Pero el Ministerio de Fomento en ningún momento se refiere a por dónde va a seguir de Pamplona. Por lo tanto, esta comparecencia está bien pedida, pero no para aprovechar para hacer oposición desde el Gobierno de Navarra al Gobierno de la nación, sino que está bien pedida para saber por dónde va a seguir, porque en los documentos que teníamos hasta ahora, señor Consejero, no lo ponía. Ahora usted ya dice por dónde quiere que siga.

Entonces, nos centramos en el tema: ¿por dónde queremos que siga? Pues, mire usted, lo importante, desde luego, es que siga por algún sitio. Y esto que puede parecer una simpleza o una gracia no lo es, porque hasta ahora, y yo recuerdo a muchos representantes del Parlamento de Navarra que decían en ésta y en la anterior legislatura: "No es lógico ir a París desde Pamplona en tren de alta velocidad por Barcelona". Pues ahora ya sabemos que no vamos a tener que ir por Barcelona si por lo que al Gobierno de Navarra se refiere, sino que va a haber una conexión con la "Y vasca", de lo cual nos alegramos. Tal vez el cambio de consejería y el hecho de que el señor Palacios haya sido trasladado a Bienestar Social y no esté en Obras Públicas hace que ya no haya esas reticencias, esa especie de granos que a veces nos salen a las personas de decir: ¡no iremos a conectar con los vascos! Ahora parece que eso ya no es problema. A nosotros, desde luego, igual nos da por dónde vaya: por donde mejor vertebre nuestra Comunidad, las conexiones con la otra y las conexiones de España por Francia. Si es por Ordizia, por Ordizia. Si es en línea recta, en línea recta. En todo caso, parece razonable que, vaya en línea recta o no, nos conectemos con la "Y vasca", porque, si no, habría un auténtico valle insoslayable.

Por lo tanto, si ésas son las pretensiones, nos parece muy bien y, evidentemente, adelante. Y como ya hemos puesto de manifiesto, incluso por escrito, aunque hablando de otro tipo de comunicaciones, que son las carreteras y no los caminos de hierro, desde luego el Partido Socialista está dispuesto a recorrer determinados caminos, que no todos aunque a veces lo parezca, juntos.

Pero centrándome en el tema, mire usted, señor Consejero, no es cierto lo que ha dicho de que en ocho años se haya dejado prácticamente a punto de poner ya las traviesas. Esto, simplemente, no es así, primero porque en el llamado convenio, que es de 17 de diciembre de 2002, que es un acuerdo de colaboración entre Fomento y la Comunidad Foral de Navarra para la realización de infraestructuras de transporte, no aparece por dónde continúa esa red, simplemente. En todo caso, yo le preguntaría, vamos a ver, si en el Plan Director de Infraestructuras de 1994, que, efectivamente, fue patrocinado por el Ministro Borrell, figuraba la conexión Zaragoza-Pamplona-"Y vasca", ¿por qué en el plan posterior del Gobierno del señor Aznar con el Ministro de Transportes Arias Salgado no figuraba? ¿Por qué ese cambio? Porque usted da un salto importante, bien argumentado, vale para un juicio o para un anuncio de televisión, pero desde luego no para una comparecencia parlamentaria. Yo repito del plan director de Borrell al de Cascos en las siguientes actuaciones del Ministerio; ¿dónde está el corredor navarro de alta velocidad?, porque yo no lo encuentro. ¿Qué

sucedió ahí? El señor Consejero, con cierta habilidad, nos habla del estudio de alternativas de trazado, del trabajo de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, de los estudios de impacto ambiental respecto de la "Y vasca", que hacían una referencia colateral e insignificante a que tal vez habría que conectarlo con Navarra. Lo cierto es que ni hay plan ni hay inversión ni aparece esa conexión con la "Y vasca" en el planteamiento de Arias Salgado ni en el planteamiento de Cascos. De hecho, en el de Cascos lo dice incluso el propio acuerdo, que ni tan siquiera está, porque lo dice con absoluta claridad: en el plan de infraestructuras de transportes 2000-2007 no está esa conexión.

Por lo tanto, a mí me parece, señor Consejero, que si usted quiere realmente hacer algo útil por este tema que pienso que, más allá de lo que le habrán dicho de que haga crítica como sea al Gobierno de Zapatero, cueste lo que cueste, si realmente quiere colaborar en este tema, lo que tiene que hacer es decir cuál es la alternativa del Gobierno de Navarra, negociarla con el Ministerio de Fomento y buscar el consenso de todas las fuerzas políticas para que cuando el AVE llegue a Pamplona no estemos en Pamplona estación término, sino que siga a conectarse con la infraestructura ferroviaria de alta velocidad más próxima.

Ése tiene que ser el asunto. Yo creo que aquí no estamos en una batalla, porque desde luego esta Comisión no se ha planteado para ver qué ha hecho el Gobierno del Partido Popular en estos años en materia de alta velocidad, sino qué es lo que ahora tenemos que hacer en materia de alta velocidad. Y a partir de ahí a mí me parece que quienes estamos aquí en la oposición podemos tener una actitud más propia de oposición o más institucional de colaborar con el Gobierno, pero quien está en el Gobierno de la Comunidad Foral de Navarra tiene que jugar, en todo caso, un rol, tiene que cumplir un papel de lealtad institucional con el otro gobierno, de colaboración y de exigencia y reivindicación, por supuesto, la que, por cierto, nunca tuvieron con el Gobierno del Partido Popular, porque como Aznar era tan amigo de Sanz, ya las cosas iban a venir del cielo, pero aquí no vino ninguna.

En resumen y para terminar: ¿ha realizado el Gobierno del Partido Popular trámites burocráticos durante estos ocho años? No lo dudo, pero ni de papeles ni de burocracia el tren avanza un kilómetro, más allá de que hasta que la Junta Electoral le prohibió al señor Álvarez Cascos poner traviesas se inventó la inauguración de no sé qué otro artilugio de la estructura ferrovial.

Por lo tanto, buena voluntad habrán tenido, interés también y papeles habrán removido muchos, pero lo cierto es que hasta que salió esa noticia de la entrevista en Heraldo de Aragón de la Ministra de Fomento con el Presidente de la Comunidad Autónoma de Aragón, ningún representante con título de Consejero del Gobierno de Navarra había apostado por la conexión del corredor navarro con la "Y vasca". Y a partir de esa entrevista, viendo que había peligro de que el tren se fuese por otro sitio, es cuando dijeron: mejor será conectar con la Comunidad Autónoma Vasca, más allá de que esto siempre les produzca algún problema de estos de difícil explicación desde el punto de vista político, que dejar que todo acabe canalizándose vía Logroño.

Insisto, creo que ésa es la clave del asunto, señor Consejero, que ustedes ya se han definido, la conexión quieren hacerla por ahí, pues a partir de ahora pónganse a trabajar y deje usted a los del Gobierno del Partido Popular, del cual creo que usted no formaba parte, que se defiendan solos y deje al Partido Popular que se defienda sólo para ver lo que hizo o lo que no hizo en estos últimos ocho años. Por cierto, le diré claramente una cosa: a mí me importa un carajo lo que hiciese, porque lo cierto es que aquí no tenemos nada encima de la mesa y hay que hacerlo todo de nuevo. Y aquí lo importante es lo que hagamos a partir de ahora. Por lo tanto, dedíquese usted a gobernar y no a hacerle oposición al Gobierno de la nación. Muchas gracias.

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

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. Doy la bienvenida al señor Consejero y a las personas que lo acompañan. Yo creo que en esta comparencia lo que ha quedado claro es lo que se pedía por parte del grupo solicitante, y es por dónde se va a unir el corredor navarro y por dónde se va a salir al resto de los países europeos.*

Dicho eso, lo que está claro por mi parte es que el Gobierno, en este caso usted como representante del Gobierno nos ha hecho una explicación pormenorizada del trabajo que han hecho UPN y PP juntos a partir un piñón, y lo mal que lo hacen los otros. Pero en este caso, aparte de lamentarse de la situación en la que se está actualmente, que yo no creo que eso sea de recibo, entiendo que tampoco se han hecho del todo bien las cosas. Aunque ha hecho una exposición previa, pero incluso en la parte que yo más conozco, que es todo el tema del paso de Zaragoza a Castejón, que además vengo reivindicando creo que desde el año 1991, en que llegué al Ayuntamiento, lo cierto es que eso está pendiente de estudio, según la información que nos está facilitando usted, con lo cual las cosas se hacen, pero no se hacen del todo. En este caso concreto hay una apuesta muy clara, como he querido entender en su exposición, por

que se resuelva ese nudo, se mantenga con el actual trazado o realmente hay una apuesta por modificar el trazado e incluso, voy más allá, por sacar la actual estación del tren fuera del casco urbano y hacer una estación comarcal que dé satisfacción y solución a todo el área del sur de Navarra.

Por lo tanto, yo creo que en ese sentido, al margen de la denominación que tenga el tren, si es de alta velocidad o de velocidad alta, si se van a aprovechar o no las vías existentes, lo que está claro es que no todo el trazado que transcurre por la Comunidad Foral está en estos momentos ni planteado ni solucionado en cuanto a estudios de impacto ambiental ni en otro tipo de proceso que es necesario. Nos satisface la explicación que nos ha dado, además me parece que es razonable y razonada, ya que hay también una apuesta por la comunidad vecina planteada, porque, desde nuestro punto de vista, es una solución idónea de salir al resto de los países de Europa, pero lo que está claro es que de esta comparecencia yo sí que exigiría en la parte que es ese trazado Zaragoza-Castejón que nos diga y nos explique qué planteamiento va a llevar el Gobierno de Navarra para trabajar y como propuesta ante el Gobierno de la nación, qué propuesta va a llevar a Fomento. Además, en la información que tenemos de la memoria de 2003, leída por mi parte, lo que está muy claro es que las peticiones que están pendientes sobre la mesa, tanto de la zona de la Ribera como incluso del propio ayuntamiento, que en este caso está en manos del mismo Gobierno, que es UPN, hay unas peticiones que no están resueltas. Es más, en la memoria ya se explica que una cosa es el trazado y otra cosa son otras actuaciones que, en todo caso, no dependen de Fomento, sino que debían depender del Gobierno de Navarra, y estoy refiriéndome a si la estación se mantiene, si sale fuera y demás. Por eso yo creo que es necesario que el Gobierno nos informe sobre qué planteamiento hace, y en cuanto a la información que nos ha proporcionado, se la agradecemos, pues me parece que ha sido clara, pero espero y deseo contestación en ese sentido sobre el trazado Zaragoza-Castejón. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señora Figueras. Señor Jiménez.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Egun on guztioi. Es cierto que el señor Consejero ha dedicado la mayoría de su intervención para explicar el esfuerzo, que vienen haciendo los gobiernos de UPN para conseguir que el tren de alta velocidad llegue hasta Pamplona. El problema es pararte precisamente en ese esfuerzo, es decir, si ese esfuerzo en la práctica y en la realidad en que nos encontramos hoy, ha supuesto un avance y un acercamiento o, por el contrario, lo que ha supuesto es un freno que nos lleva a la situación en que estamos en estos momentos. Y digo esto porque ha habido, sobre todo, en este esfuerzo un planteamiento que ha primado por encima de todo: no la oportunidad, la conveniencia o aprovechar la ocasión para que Navarra cuente con una infraestructura y con una vía como puede ser el tren de alta velocidad con todas las consecuencias que deriva, sino que se ha centrado en un enroque y en un posicionamiento absolutamente político de UPN, de romper cualquier vía lógica y natural de conexión por lo que sería habitual, que en este caso es a través de la frontera de Hendaya, e inventarse un salto en el Pirineo intentando lo mismo en las vías con la famosa autopista Medinaceli-Tudela, etcétera, como con el tren de alta velocidad.*

Recuerdo que también aquí el señor Palacios, en esta misma Comisión, nos insinuó que el tren de alta velocidad, desde el punto de vista del Gobierno de Navarra, también debería ir o podría ir perfectamente paralelo a la transpirenaica, es decir, por Roncesvalles. Y esta obsesión política, política y no de interés para Navarra, que ha mantenido UPN es la que ha frenado que Navarra esté mucho más avanzada en la infraestructura del tren de alta velocidad. Y lo ha frenado no solamente en cuanto a que esté más avanzada, sino que nos hemos quedado en una situación donde, lógicamente, la única alternativa para Navarra en el tren de alta velocidad era traer un ramal, que entre las prioridades de cualquier estado no está entre las primeras, puesto que es un punto final, y además hemos corrido un verdadero riesgo, que veremos cómo se resuelve, de que sea a través de Navarra por donde se dé la comunicación lógica Norte-Sur, Cantábrico-Mediterráneo. Y solamente cuando se le han visto la orejas al lobo, solamente cuando se ha visto que podía ser no por Navarra por donde pasasen esas conexiones y fuesen a través de Logroño, que Logroño, por el contrario, no tiene ningún problema con conectar con la "Y vasca". ¡Qué casualidad!, UPN tiene problemas para conectar con la "Y vasca", y Logroño no tiene ningún problema. Pues cuando se le ha visto las orejas al lobo y se ha visto que la conexión podría no pasar por Navarra y Navarra convertirse en el famoso ramal, que me imagino que en el orden de prioridades, en cualquier caso, se habría quedado también para el final, es cuando UPN, curiosamente, se ha lanzado a decir que ahora sí la "Y vasca". En todos estos años que nos ha descrito el Gobierno, los Gobiernos de UPN no han movido ni un solo dedo para que la conexión, una vez estuviese en Pamplona el tren de alta velocidad, se hiciese con la "Y vasca" y toda su presión y toda su obsesión ha estado para que pasase a través de Roncesvalles junto a la autopista que vamos a crear al otro lado. Como eso estaba bloqueado y

no tenía salida porque al otro lado no quiere y porque es algo absolutamente ilógico, estamos donde estamos.

En cualquier caso, más vale tarde que nunca y ojalá lleguemos a tiempo y lo corrijamos, y UPN verá que no es tan malo que pase un tren que conecte Iruña con Ordizia o con Donostia o con Bilbo o con Gazteiz. No será tan malo, no se preocupe que no va a pasar nada, no hay virus y usted seguirá siendo de derechas, los vascos seguirán siendo vascos y nosotros seremos de todo un poco. No se preocupe que por ahí no había problemas a pesar de la obsesión de UPN.

Es importante que hablemos de qué tipo de infraestructuras queremos crear. En principio, el tren de alta velocidad. El mayor problema del tren de alta velocidad es que hasta ahora se han desarrollado todas las infraestructuras para que sea de alta velocidad, pero la alta velocidad no se ha conseguido todavía. Es decir, a pesar de todos los condicionantes que supone un corredor de las características que en teoría se diseña para la alta velocidad –ahí tenemos el ejemplo del que va a Barcelona–, la alta velocidad se convierte en poco más de lo que corren ahora los trenes, poco más. No sé si algún día se llegará a alcanzar. Por lo tanto, es importante el modelo de tren que queremos diseñar en el sentido de que alta velocidad o velocidad alta, si una cosa puede conllevar que además de pasajeros se puedan transportar mercancías, lógicamente es el proyecto que defiende Aralar. Nosotros no creemos que este gasto que se desarrolla, que esta infraestructura con toda las afecciones que genera tengan que ser solamente para transportar pasajeros. Creemos que puede ser perfectamente compatible con las mercancías y tiene dos elementos que se deben tener en cuenta en su desarrollo por nuestro territorio. Uno, aprovechamiento en lo posible de los corredores actuales que tenemos. En lo posible, pues sabemos que las características de los trazados no son las mismas, pero en lo posible aprovechamiento de los trazados de los corredores actuales. Y dos, una exquisitez máxima con los impactos medioambientales, porque creemos que es un elemento primordial para plantear el modelo de conexión ferroviaria que tenemos que discutir.

En ese sentido estamos de acuerdo, creemos que no podemos desaprovechar algo que se ha dicho: la conexión con Europa por un lado; y, por otro lado, lógicamente, tenemos que intentar aprovechar la conexión Cantábrico-Mediterráneo. ¿Por qué no puede pasar por aquí? Ése es el objetivo. Ahora ya parece que UPN cambia, ahora ya parece que ha visto el tema lo suficientemente delicado para salirse de su obsesión, pero, en cualquier caso, creemos que hay que apostar firmemente. Nosotros lo decimos claramente, en el concepto de tren de alta velocidad tal cual se plantea así sin más no creemos, pero sí creemos en la necesidad de crear unas infraestructuras buenas de conexión ferroviaria que creemos que tiene que englobar el tema de pasajeros y mercancías y controlar la incidencia del mismo. Gracias.

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

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos. En primer lugar, quiero agradecer la presencia y la información que nos ha facilitado el señor Consejero y las personas que le acompañan. Yo no tengo intención de entrar en las polémicas que están existiendo entre el Partido Popular-UPN y el Partido Socialista, porque entiendo que esto solamente perjudica la imagen y los intereses de Navarra de alguna forma. También voy a mostrar mi alegría y mi coincidencia y apoyo totales al anuncio que acaba de hacer el señor Consejero esta mañana de que el Gobierno de UPN ahora es partidario de conectar con la "Y vasca", porque para nosotros, siempre lo hemos dicho, es absolutamente necesario que el tren de alta velocidad se conecte con la famosa "Y vasca". Entiendo que podría ser muy peligroso que esto no fuera así, ya que nos dejaría como una auténtica isla en cuanto al ferrocarril de ancho internacional se refiere y porque también nosotros entendemos que si no se conecta con la "Y vasca" estaríamos nosotros mismos reforzando la posibilidad de una conexión del ancho europeo desde Madrid por Logroño, Miranda de Ebro y conectando ellos con la "Y vasca", y esto nos dejaría en lugar bastante peligroso a nuestro entender.*

Asimismo, también quiero comentar para terminar que, a nuestro juicio, la conexión con la "Y vasca", además de acercarnos a Europa de una manera tan rápida como la otra salida que hasta ahora defendía el Gobierno de UPN, nos lleva a unos centros urbanos con los que mantenemos una gran relación económica e industrial. Navarra tiene muchos clientes en aquel lado. Por lo tanto, entiendo que es una buena noticia la que nos ha dado el señor Consejero. Le apoyaremos totalmente en el tema si esto sigue adelante y cuente con nosotros si esto es así. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias a usted, señor Etxegarai. Tiene al palabra el señor Miranda.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muchas gracias por sus intervenciones. Si no les importa, no voy a responder en orden sino según creo yo que puede tener un poco de contexto la contestación.*

Voy a empezar por Izquierda Unida, por la señora Figueras, simplemente por un asunto que creo que es importante. Ha insistido mucho en que no hay nada del tramo entre Zaragoza y Castejón y que, por tanto, afecta, sin duda, a Tudela. Lo que le quiero decir –ya lo he dicho en mi exposición– es que este tramo ha llevado la misma tramitación que los otros dos tramos, es decir que ese tramo está en fase de finalización del estudio informativo y la declaración de impacto ambiental. Se ha sometido a información pública y, por supuesto, dentro de nuestro ámbito de trabajo estamos a su disposición para ofrecerle la información que tenemos en el Gobierno de Navarra sobre ese tramo. Es decir, ese tramo está en la misma situación que el de Castejón-Pamplona y la comarca de Pamplona, con la única diferencia de que está pendiente exclusivamente de la aprobación de la declaración de impacto y la aprobación, por tanto, del estudio informativo, pero está desarrollado en su totalidad.

Dentro de ese tramo, el tema de la estación o del paso por Tudela, mejor dicho, que yo creo que es más importante, sabemos que es un expediente complejo y que lo que vamos a hacer, de acuerdo con el Ministerio de Fomento, tanto con el anterior como con el actual, es promover un estudio de alternativas, específicamente del paso por Tudela, sabiendo como sabrá usted que no es un tema fácil. También le diré que no es competencia del Gobierno de Navarra el tema de la estación ferroviaria. El tema de la estación ferroviaria es estrictamente de la competencia del Ministerio de Fomento, es decir que ese estudio de alternativas conlleva una posible modificación de trazado al paso por Tudela de la vía y, por tanto, llevaría inevitablemente también el traslado de la estación, en unas de las opciones y en otras no. Por tanto, ahí está ese asunto que coincido con usted en que es de la máxima importancia, pero le vuelvo a informar de que está muy avanzado desde el punto de vista de la definición del trazado definitivo, excepto, como le digo, ese estudio específico de la variante de Tudela, que, en cualquier caso, si se quiere acometer las obras, no condicionaría todo el eje del corredor navarro de alta velocidad, es decir, es compatible seguir pasando por Tudela con el que en su momento haya una variante ferroviaria. Insisto en que nos ponemos a su disposición para facilitarle toda la información que tengamos.

Como veo que tanto por parte de Eusko Alkartasuna como del PNV hay plena coincidencia con los planteamientos que se hacen desde el Gobierno de Navarra, que, por otra parte, no son nuevos, me alegro y, como les digo, quizá ustedes en este momento tengan más fuerza en Madrid de la que tuvieron en otra época y, por tanto, como les he dicho en mi comparecencia y como volveré a decir al final de esta exposición, lo que yo creo que tenemos que hacer por parte de Navarra es sumar todas las fuerzas para conseguir que el Gobierno central atienda a los intereses de Navarra.

En cuanto a la exposición del señor Jiménez por parte de Aralar, dice que el esfuerzo de Navarra ha supuesto un verdadero freno. Pues yo creo que es todo lo contrario, como luego también responderé al representante del Partido Socialista. Qué duda cabe que no tiene ningún sentido hablar del tramo norte del corredor navarro de alta velocidad si no construimos el tramo sur. En eso es en lo que hemos estado durante estos años, haciendo todo el trabajo para construir el tramo sur, de manera que luego –luego es ahora– pudiéramos plantearnos cuál era el tramo norte. Por tanto, freno, todo lo contrario, hemos impulsado plenamente el corredor navarro de alta velocidad, pensando, sabiendo y teniendo la certeza de que se iba a conectar con la red ferroviaria francesa en algún punto. Digo esto porque tacha al Gobierno de UPN de la obsesión de la salida directa a Francia. Yo lo único que le pido, ya que no se cree la información que le damos nosotros, que recabe información si tiene posibilidad, que la tendrá, de sus colegas del país vecino. Y es que Francia existe y Francia opina. Francia ha dicho, a nivel de la Asamblea Francesa, que igual ellos querrían conectarse directamente con España a través de Navarra. Así de sencillo. Entonces, el Gobierno de España, con buen criterio, como esto es una relación bilateral entre España y Francia, dijo: vamos a ver en este tiempo cuál es la solución ferroviaria entre parte de España –la parte centro oriental– y la conexión ferroviaria. Digo esto también porque, no nos vamos a engañar, a pesar de que el Gobierno de Navarra apueste por esa conexión con la "Y vasca", por otras razones que ahora también le explicaré, también de importancia estratégica desde el punto de vista de las comunicaciones de Navarra, como le digo, no vamos a esconder la cabeza debajo del ala desde el punto de vista de lo que supone el paso fronterizo de Irún también para el ferrocarril, porque la gente piensa que sólo hay problemas de congestión en las carreteras, y resulta que las vías férreas están igual o más congestionadas que las carreteras. Entonces, hay una problema ferroviario en Francia del mismo calibre que el problema de carreteras, es decir, no porque nos montemos en el tren se nos abre un océano de comunicaciones en Francia. Francia tiene unos problemas gravísimos de comunicación a través de sus vías ferroviarias y uno de los puntos de estrangulamiento es el paso de Irún. Hay que saber que nuestra conexión a través del paso de Irún, igual que la conexión de todo el occidente peninsular va a tener ese cuello de botella que se reproduce también en el paso de Burdeos. Por tanto, yo creo que los planteamientos que estaba

haciendo Francia de hacer una conexión directa a través de Navarra yo creo que sería para evitar o para plantear una alternativa todavía no resuelta al paso de Irún.

Y digo –y quiero que esto, por favor, me lo escuchen– por qué es importante desde el punto de vista de la estrategia de las comunicaciones y por qué apuesta el Gobierno de Navarra por la conexión con la "Y vasca", es porque nosotros queremos una "X mayúscula". ¿Por qué digo lo de la "X mayúscula"? Porque hay algún partido, en particular el partido del señor Jiménez, que lo que quiere es una "x minúscula", y nosotros no queremos "x minúscula". La "x minúscula" es Bilbao-Pamplona, Vitoria-San Sebastián. Y nosotros lo que queremos es la "X mayúscula", que es Bilbao-Pamplona-Zaragoza-Valencia, Madrid-Zaragoza-Barcelona. Ésa es nuestra "X mayúscula", ésa es la apuesta de nuestra conexión con el corredor Cantábrico-Mediterráneo. Por tanto, como bien sabrá usted, porque lo tendrá como yo, artículos importantes y de calado político que se han publicado sobre la "x minúscula", lo que digo que Navarra apuesta por la "X mayúscula", es decir, una potente vía de comunicación ferroviaria para todo el cuadrante nororiental español, que entendemos que tiene una potencia de desarrollo social y económico interesantísima.

Le voy a dar la razón en algo, que ya lo he dicho en mi exposición, nosotros también apostamos por el transporte de mercancías por ferrocarril. Apostamos sin ningún género de dudas y, sobre todo, apostamos en aquello que va a ser una realidad a medio y largo plazo, que es el transporte de mercancías hacia Europa. Es decir, hacia el resto de España sin duda que también tendrá su potencialidad, pero hacia Europa va a suponer que, como ya he dicho en algún sitio, posiblemente dentro de unos años el transporte hacia Europa o se hará en tren o posiblemente no se hará. No quiere decir que esto vaya a ser dentro de diez años, pero igual dentro de unas décadas sí. Por lo tanto, Navarra tiene que estar en esa apuesta. En eso sí que coincidimos plenamente.

Ligo ya su intervención con la respuesta que voy a dar al Partido Socialista en relación con lo de ver las orejas al lobo. Dice que el Gobierno de Navarra sólo se ha movido cuando ha visto las orejas al lobo. Pues no le voy a quitar razón, porque, efectivamente, no voy a decir que el Gobierno de Madrid sea un lobo, Dios me libre, pero qué duda cabe que ahora el que tiene que tomar la decisión sobre cómo se conecta esa "X mayúscula" con la frontera entre España y Francia por Irún y con el corredor Cantábrico-Mediterráneo es el Ministerio de Fomento y, por tanto, Navarra lo que quiere, exige, porque no puede ser de otra manera, es que sea a través de Navarra. Pero la decisión, insisto, no la va a tomar el Gobierno de Navarra;; ya la ha tomado y se manifestó en el mes de junio, como he dicho antes, ante todas las instancias del Gobierno central, ante todas –repito–, formalmente y por escrito, de cuál era la apuesta del Gobierno de Navarra para la conexión ferroviaria entre el Cantábrico y el Mediterráneo, que es la que les he expuesto a todos ustedes.

Por último, en relación con la intervención extensa por parte del señor Lizarbe, ha comenzado diciendo que excusatio non petita, accusatio manifesta. De eso nada, señor Lizarbe, lo que pasa es que, evidentemente, la política se debate en muchos foros y este Parlamento no es el único foro, sino que hay foros mediáticos. Está usted en su derecho, por supuesto, pero usted hace bien poco, hace exactamente cinco días, publicó un extenso artículo diciendo que no se había hecho nada. Yo creo que el Gobierno de Navarra y yo particularmente estamos en nuestro derecho y en nuestra obligación de decir lo que se ha hecho, porque si no pecaríamos de don Tancredo o de esconder la cabeza debajo del ala. El Gobierno central hizo mucho por las infraestructuras para Navarra, mucho. Lo único que pedimos es que se siga haciendo lo mismo. ¡Si no pedimos otra cosa! Pero, evidentemente, éste era el foro para reivindicar todo lo que se ha hecho en materia del tren de alta velocidad por parte del Gobierno central respecto a Navarra.

Y niego tajantemente que se hayan hecho trámites burocráticos, lo niego tajantemente. Lo que se ha hecho ha sido toda la tramitación técnica necesaria para que ahora se puedan poner en marcha los proyectos y las obras. Si no estuviera hecho, el nuevo Gobierno del Partido Socialista tendría por delante seis años de trabajo para hacer lo que se ha hecho hasta ahora. Y eso lo podrá usted contrastar en el Ministerio de Fomento sin ninguna complicación.

Por tanto, insisto, sí que he querido aprovechar, sin duda, la comparecencia para decir todo lo que hay en relación con el tren de alta velocidad. Y en relación con por qué no estaba en ese convenio la conexión con la "Y vasca" o la conexión con Francia directamente desde Navarra, ya lo he dicho también.

Voluntariamente, se tomó la decisión de posponer la decisión. Eso es así y, afortunadamente, está por escrito. Y lo que le pido, insisto, yo creo que por el bien de todos y, sobre todo, por el bien del conjunto de Navarra, es que no le quitemos importancia a ese acuerdo de colaboración. ¿Por qué le digo esto? Pues por lo siguiente. Tengo aquí todos los acuerdos de colaboración firmados entre Gobiernos socialistas de Navarra y Gobiernos de Madrid para Itoiz y el canal de Navarra, acuerdos de colaboración: uno, dos, tres, cuatro, firmados

por el señor Urralburu, el señor Aragón, el señor Cosculluela, eran acuerdos de colaboración. Hace diez días pusimos en marcha el canal de Navarra con todo lo que ha supuesto de trabajo y a veces de sacrificio para todos nosotros. ¿Dónde nació Itoiz y el canal de Navarra? En un acuerdo de colaboración. Sólo hubo convenio cuando hubo competencias cruzadas de financiación, es decir, cuando llegó el momento de poner dinero conjuntamente entonces hubo un convenio, pero hasta entonces hubo acuerdos de colaboración. Y gracias a esos papeles sin importancia, hoy tenemos Itoiz y tenemos el canal de Navarra. Además, hay que agradecérselo al Partido Socialista cuando gobernó. Lo que pasa es que, posteriormente, cuando llegaron otros Gobiernos a Navarra asumieron como suyo un trabajo hecho por el Partido Socialista sin pestañear. Entonces, yo lo que le pido es que se asuma como propio un trabajo de la máxima importancia para Navarra, como es un acuerdo sobre infraestructuras estratégicas, y que lo asuman sin pestañear, que nos sumemos todos al carro y que vayamos todos a Madrid, que yo estoy también convencido de que si vamos todos juntos a Madrid, el Gobierno de Madrid, que no son ningunos energúmenos, se pondrán de acuerdo con nosotros. Es que estoy convencido de que se pondrán de acuerdo con nosotros. Lo que no podemos hacer en Navarra es dividirnos, porque si nos dividimos nos quedaremos sin nada, porque hay cola en el Ministerio de Fomento para hacer infraestructuras en toda España. Por tanto, como Navarra, como bien ha dicho la señora Santesteban, no es que tenga poco peso, tenemos la población que tenemos y el tamaño que tenemos dentro de las diecisiete comunidades autónomas, somos una más, pero es que hay diecisiete más. Por tanto, el valor que tiene Navarra es ir juntos para conseguir lo que queramos.

Termino con lo de que era imposible que se hablase de la conexión hacia el Norte cuando lo importante era hacer primero la conexión desde el Sur, y eso es lo que se reflejó en el convenio de 22 de diciembre de 2002, y es el momento ahora por parte del Gobierno de Madrid de concretar la conexión hacia el Norte. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. No sé si algún portavoz desea volver a intervenir. El señor Jiménez, tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Solamente quiero hacer un pequeño comentario al señor Consejero. Nos alegra mucho que coincidamos en el tema de la "x". Además la "x" tiene la ventaja de que es una letra abierta y por ninguna de sus puntas está limitada, por lo tanto, siempre lo hemos dicho, Aralar es tan navarrista o más que UPN, luego si se trata de discutir si Navarra es el ombligo de Europa no hay ningún problema, nos apuntamos, le podemos prolongar las puntas de las "x" hasta donde haga falta. En cualquier caso nos alegra que fuésemos nosotros los primeros en hablar de la "x" –ixa en euskera–. Gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. No sé si el señor Consejero quiere hacer alguna otra intervención.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Lo único que le digo es que, insisto, Aralar habla de la "x minúscula" y UPN habla de la "X mayúscula", precisamente porque no queremos ser el ombligo, sino que queremos ser algo.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. Vamos a hacer un pequeño receso de cinco minutos para continuar con el orden del día.*

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 18 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 27 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la ejecución del plan de transporte comarcal.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señorías, reanudamos la sesión para acometer el segundo punto del orden del día, que es la comparecencia, de nuevo, del Consejero señor Miranda para informar sobre la ejecución del plan de transporte comarcal.*

El grupo parlamentario solicitante ha sido Izquierda Unida, por lo que tiene la palabra la señora Figueras.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidenta. La verdad es que hoy la situación es completamente diferente y sabemos que, además, hay una propuesta encima de la mesa sobre este tema, pero, no obstante, todos hemos conocido que el transporte público comarcal atraviesa una situación complicada y difícil, que a partir de ese estado de cosas se han planteado diversas situaciones para salir de la crisis, desde la venta de la titularidad de las acciones hasta el rescate de la concesión han sido propuestas que han estado encima de la mesa. Lo que nos interesa en este caso concreto y aprovechando la comparecencia del Consejero es saber si realmente el Gobierno ha considerado en algún momento la posibilidad del rescate de la concesión; si en cierto modo el devenir de la situación que conocemos*

ya todos con lo que es la compra de las acciones por parte de una empresa, en este caso francesa, garantiza la calidad del servicio, garantiza todas las condiciones que se estaban planteando y se han planteado por lo menos por parte de responsables de la Mancomunidad, en cuanto a que si esa empresa tiene interés económico en esa adquisición de acciones, entendemos que va a ser porque la calidad no se va a ver mermada. Además, lo que nosotros pedimos en este caso es que esa calidad del servicio no sea mermada, porque, lógicamente, sería transgredir el espíritu de toda esa concesión y todo ese servicio.

En ese sentido, también querríamos saber qué planes tiene el Gobierno, dentro de lo que es el nuevo plan de transporte comarcal que tiene que acometer, y espero a la explicación que nos pueda dar el Consejero.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Gracias. Paso a impartir la comparecencia. Buenos días, nuevamente.*

El desarrollo y la situación actual del transporte urbano en la comarca de Pamplona no pueden desligarse de los antecedentes y de la historia reciente del transporte público en Pamplona y en las localidades limítrofes. Esto es importante porque venimos de un pasado reciente que, como ahora voy a relatar y todos ustedes saben, era un pasado complejo.

El transporte público en Pamplona y su comarca hasta julio de 1999, es decir, hasta hace solo cinco años, era un claro ejemplo de incongruencia en la prestación de un servicio público y de la pervivencia, yo creo que a veces interesada, por mantener unas estructuras de espaldas a los intereses de los ciudadanos.

Durante muchos años el absurdo se adueñó del transporte de la comarca de Pamplona, ylos vecinos de estas localidades no entendían, en primer lugar, las disfunciones que tenían que sufrir y, en segundo lugar, carecían de hecho de un servicio de transporte acorde con una sociedad moderna.

En una labor conjunta entre el Gobierno de Navarra y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, donde se refleja ampliamente todos los grupos políticos del arco social de Navarra, durante los años 1997 y 1998 se dio el impulso definitivo para la transformación radical de este servicio público, al menos desde el punto de vista administrativo, sabiendo que este paso era imprescindible para acometer después y a largo plazo otras reformas estructurales, modernas y progresistas en el diseño del transporte urbano comarcal.

Gracias a ese esfuerzo, un esfuerzo compartido, el Parlamento de Navarra aprobó en junio de 1998 las Leyes Forales 7/1998 y 8/1998, sobre el transporte público urbano por carretera y del transporte regular de viajeros de la comarca de Pamplona, respectivamente.

A partir de la entrada en vigor de estas leyes, se iniciaba un proceso que todavía está en fase de plena maduración, y esto es importante recalcarlo, pero hay que decir que ese proceso permitió, de entrada, resolver las disfunciones que se venían dando por el mero hecho de que sobre un mismo territorio convivían dos estructuras administrativas y un reparto de competencias que no se ajustaba al ámbito real de funcionamiento ni, lo que es más importante, a los intereses de la población.

Yo creo que hay que recordar a sus señorías que estas disfuncionalidades, por lo menos, eran tres. Una, como les he dicho, coincidencia en un mismo territorio de distintos tráficos de transporte público, otra, de la cual ya nos hemos olvidado, era la importante diferencia tarifaria entre unos servicios y otros, y la tercera, evidentemente, la falta de integración de los diferentes servicios, tanto en la concepción y diseño de sus líneas como en la información y atención prestada al ciudadano.

La Ley Foral 8/98 reguló la integración administrativa con una autoridad de transporte común. Para ello se propuso, en lugar de la creación de una entidad de nueva planta, contar con una Administración ya existente en este ámbito local y que se dedica, precisamente, a la prestación de otros servicios públicos, es decir, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Conforme a lo previsto en esas leyes, los pasos que se dieron para poner en marcha el nuevo transporte urbano comarcal fueron los siguientes. El 26 de noviembre de 1998 se integraron en la Mancomunidad propiamente, desde el punto de vista del transporte, diecisiete municipios, a los efectos de regular la nueva área de prestación de este servicio público. El 26 de abril de 1999 el Gobierno de Navarra aprobó el primer plan de transporte urbano de la comarca de Pamplona, para el período 1999 a 2003. Y finalmente, el 26 de julio de 1999 –fecha importante– la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona asumió efectivamente las competencias y el inició del nuevo servicio del transporte urbano comarcal.

Esto supuso una verdadera transformación en la prestación de este servicio público del más relevante interés social. Pero también, como ya he dicho antes, era el inicio de un largo proceso que, sin duda, va a durar varios años. Y digo esto porque precisamente la conformación del nuevo transporte urbano comarcal se diseñó por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y por el

Gobierno de Navarra con vocación de futuro y con las ideas bien claras de que en una apuesta de este calado no puede resolverse todo el primer día, sobre todo si se es tributario de una situación precedente compleja, que debía ser adecuada a la nueva realidad política, administrativa y social.

Ese primer plan de transporte urbano de la comarca de Pamplona fue muy ambicioso, ya que prácticamente se trataba de poner en pie un nuevo servicio público y, básicamente, las líneas que trazó fueron las siguientes, y ustedes mismos comprobarán si se han cumplido o no.

En primer lugar, la unificación de las concesiones.

En segundo lugar, y quizá lo más relevante, la implantación de una red de transporte público única, mejorando las conexiones entre zonas, barrios y poblaciones de la comarca, de forma que su estructura, la estructura de la nueva red del transporte, se transformó radicalmente respecto a la situación precedente, al introducir el modelo de líneas diametrales y nuevas líneas transversales, superando el diseño radial preexistente.

También se generalizó y amplió el servicio nocturno a toda la comarca de Pamplona.

De forma relevante se unificó el sistema tarifario, extendiendo la bonificación existente previamente en el transporte urbano a toda la comarca. Igualmente, se aplicó una tarifa de transbordo que permitió que la tarifa media abonada por los usuarios se redujera sustancialmente.

Se extendió el sistema de pago con tarjeta monedero a toda la red. También creo que es un paso muy importante para la prestación de este servicio.

Se mejoró la infraestructura del servicio desde el punto de vista de las paradas y del mobiliario urbano.

Se mejoró muy notablemente la flota de autobuses mediante un programa de renovación de la misma.

Se unificó la imagen del servicio, adaptando para toda la flota una única imagen corporativa.

Se potenciaron e integraron los aspectos referidos a la información y la atención a los usuarios: mediante campaña de lanzamiento del servicio, distribución de planos-guía y folletos, creación de una página web, etcétera.

Y también, y es un aspecto importante en cualquier servicio moderno, se creó un sistema permanente de atención a los clientes mediante la implantación de un teléfono permanente de atención a las demandas de los ciudadanos.

Para llevar a cabo todas estas iniciativas e innovaciones se estableció un esquema económico con un claro trasfondo político y social. Dicho esquema económico reconoce la voluntad de la Administración Pública, es decir, del Gobierno de Navarra y de los ayuntamientos beneficiados por el servicio, de que el transporte público colectivo en la comarca de Pamplona sea deficitario. Y digo que esto es una decisión política.

Y dentro de esta decisión, personalmente les diré que no me gusta aplicar el concepto de servicio deficitario, ya que la diferencia entre gastos e ingresos no viene de una mala gestión o de una mala planificación, esta diferencia económica viene de la voluntad política de apoyar al transporte público colectivo de viajeros y ello por una razón de peso: todo aquel que usa el transporte público está beneficiando al conjunto de la sociedad, al renunciar a otros modos de transporte más contaminantes. Por ello, entiendo que es justo que el conjunto de la sociedad, a través de sus poderes públicos, compense a los usuarios del transporte urbano con un menor coste del billete.

Esta decisión política y para el caso del primer plan del transporte urbano de la comarca de Pamplona se reflejó en que el Gobierno de Navarra asumiría el 65 por ciento de ese déficit generado y los ayuntamientos beneficiados aportarían de forma proporcional entre ellos el 35 por ciento restante. En este primer plan la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, a pesar de ser la entidad titular del servicio, no asume coste alguno en cuanto a cubrir parte del déficit del transporte.

Durante este proceso del nacimiento del transporte urbano comarcal y de conformidad con lo previsto en la ley foral aprobada, se llevó a cabo el procedimiento de unificación de concesiones, que tiene relación directa con lo que me plantean en la comparecencia, para saber dónde estamos en este momento. Esa ley previó dos fases.

Una primera fase de carácter voluntario para que las dos empresas concesionarias, la COTUP y La Montañesa, se hubiesen fusionado de forma voluntaria. Esto, como todos ustedes saben, no fue posible.

Se previó en la ley una segunda fase de concurso restringido entre los dos concesionarios, COTUP y La Montañesa, que fue ganada por la empresa La Montañesa. Esta concesión como tal lleva funcionando desde el 1 de diciembre de 2002. Por tanto, hay que decir que ha sido precisamente el año 2003 el primer ejercicio completo en que el servicio de todo el transporte comarcal lo realiza una única empresa.

Hay que reconocer que éste ha sido un período complejo, que no ha estado exento de tensiones y de algún otro inconveniente. No obstante, yo creo que es importante reseñarlo, el transporte urbano comarcal ha supuesto una importante mejora en el sistema de transporte público de la comarca de

Pamplona y se ha traducido en unos resultados muy positivos, que merece la pena que se detallen.

En primer lugar, el número de viajeros, objetivo primordial de todo transporte urbano. Se ha pasado de 28.760.533 en el año 1998 a 34.944.307 en el año 2003, lo cual significa ni más ni menos que un incremento del 22 por ciento desde que existe el transporte urbano en la comarca de Pamplona.

Otro tema importante: cómo se presta el servicio, cómo lo perciben los ciudadanos. Pues bien, como saben ustedes, desde que se implantó el transporte urbano comarcal se hacen encuestas anuales de satisfacción, y se ha pasado de una nota media en diversos atributos de una calificación de 6,1 en el año 1998 a 7,2 en el año 2003, lo cual significa una mejora del 18 por ciento en esa puntuación por parte de los ciudadanos.

Otro tema importante: la aceptación por parte de la población del uso del transporte público. Les puedo decir que la parte de la población que utiliza alguna vez el transporte público en un trimestre en la comarca de Pamplona, ha pasado del 68 por ciento al 76 por ciento. Pero hay un dato que creo que no sólo es satisfactorio, sino además sorprendente, se ha pasado de un 12 por ciento de ciudadanos que utilizan todos los días el transporte público a un 19 por ciento, lo cual nos lleva a que en este momento uno de cada cinco vecinos de la comarca de Pamplona utiliza todos los días el transporte urbano comarcal, dato especialmente significativo.

En cuanto a la flota de autobuses, donde también se ha hecho un importante esfuerzo, se ha pasado de un parque de 98 vehículos a 115 vehículos en la actualidad. Pero lo que es más importante, se han renovado 42 nuevos vehículos y en esa renovación se ha puesto un especial interés en que sean vehículos adaptados para personas con movilidad reducida. Por tanto, en este momento el 47 por ciento de la flota ya está adaptada a personas de movilidad reducida.

Además, durante este año 2004, y una vez solventados todos los inconvenientes que motivan esta comparecencia, se van a acabar de incorporar veinticuatro nuevos autobuses a la flota del transporte urbano comarcal.

También se ha puesto en marcha una experiencia piloto que consideramos del máximo interés social, que es la aplicación de biocombustibles en la flota del transporte urbano de la comarca de Pamplona. Para eso se han incorporado dos autobuses que funcionan dentro del denominado "V Programa Marco", de la Unión Europea, que funcionan, como les digo, con biocombustibles aportados por la empresa EHN y que van en la línea de diseñar una estrategia para apostar de forma decidida por la sostenibilidad medioambiental del transporte urbano en la comarca de Pamplona.

Todo esto se ha llevado a cabo, como les decía antes, en un escenario claramente inestable desde el punto de vista de la sociedad concesionaria, las cosas son como son. Pero yo creo que se ha hecho mucho en estos cuatro años a pesar de esta situación. Por tanto, creo que hay que hacer un plus de reconocimiento del papel de la Mancomunidad en este proceso, ya que las transformaciones radicales del servicio en toda la comarca de Pamplona se han hecho a pesar de esta situación de complejidad administrativa y de relación con la empresa concesionaria.

Así pues, yo creo que podemos decir sin ningún género de dudas que en este momento el transporte urbano comarcal es un servicio valorado, consolidado, eficaz y, lo que es muy importante, utilizado por los ciudadanos, quedando muy atrás y prácticamente olvidadas todas las disfunciones que hace tan solo cinco años empañaban el transporte público en la comarca de Pamplona.

No obstante, y como ya les he dicho también desde el principio, todavía hay innegables retos para el presente y para el futuro, que pasan, sin duda, también por el asentamiento de la situación de la empresa concesionaria.

En este sentido, y vuelvo a repetir, no podemos olvidar que el año 2004 ha sido especialmente complejo en esta situación. Hemos tenido que sufrir una huelga que hubo de resolverse a través de un laudo, lo cual es realmente excepcional en todo conflicto laboral y, al final, esta situación ha concluido con la venta o la autorización de la compraventa de la compañía que prestaba el servicio, La Montañesa, a una nueva empresa, que es, como todos ustedes saben, Conex. Cambia de manos la propiedad de la empresa, pero, evidentemente, no cambia la concesión concedida por la Mancomunidad.

Esta conflictividad sin duda que se ha traducido, y así nos consta en los datos, en una reducción del uso del transporte urbano durante el año 2004. Por tanto, estamos en este aspecto precisamente en contra de lo que pretendemos. Por eso, desde el Gobierno de Navarra lo que estamos deseando es que se supere este bache, bache que sólo se ha debido, como les digo, a esa situación de relación con la sociedad concesionaria para poder retomar otra vez el impulso que venía trayendo el transporte comarcal en los últimos cuatro años.

Yo creo que durante estos últimos meses todos aquellos que tenemos una sincera preocupación por contar con un excelente transporte urbano en la comarca de Pamplona hemos estado pendientes precisamente de la resolución de esta crisis. La compraventa de la compañía, que ha sido aproba-

da por gran mayoría en la Asamblea de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, podrá ser controvertida, e incluso atacada, pero la opinión del Gobierno de Navarra es que con esta operación se abren nuevas expectativas y, desde luego, debe servir para superar la situación de bloqueo existente.

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones va a colaborar estrechamente con la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para confeccionar el segundo plan del transporte comarcal. Y con esto también entro en lo que me ha planteado la señora Figueras.

Y no sólo eso, sino que desde el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones y en colaboración con quien desee sumarse, vamos a marcar las directrices para una verdadera política proactiva en materia de transporte urbano.

Así pues, el reto de hoy, que yo creo que ya estamos saliendo de ese túnel de los últimos meses, es la redacción de ese segundo plan de transporte para el período 2005-2008, que desarrolle las líneas estratégicas de este servicio y que permita consolidarlo como una alternativa real en los desplazamientos de los ciudadanos de la comarca de Pamplona.

Para ello, y quiero recordarlo, a pesar de que todavía estamos en plena crisis de la empresa concesionaria, el día 23 de junio de 2004 firmamos un acuerdo entre el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para establecer las líneas estratégicas que deben informar ese segundo plan de transporte urbano de la comarca de Pamplona 2005-2008. Estas líneas, este decálogo es el siguiente: mejorar la oferta del transporte público, mejorar la calidad del transporte público, medidas para fomentar e incrementar la sostenibilidad del transporte público, medidas para priorizar el uso del transporte público frente al vehículo privado, integración de las políticas de transporte público sostenible en una ordenación territorial, concienciación ciudadana para que se considerare el uso del transporte público como un bien social, cooperación y coordinación con las entidades locales y, sin duda, cooperación con los agentes sociales y asociaciones que manifiesten su interés al respeto.

Estas líneas estratégicas del nuevo plan de transporte urbano tiene un objetivo finalista y prioritario, que es aumentar de forma significativa los usuarios del transporte urbano y, más diría, promover una verdadera migración hacia el transporte urbano desde otros modos de transporte, y muy particularmente desde el uso del vehículo privado.

Por ello es evidente que como punto primero debemos proponer y asumir un incremento importante de la oferta del transporte urbano comarcal respecto de la situación actual. Hay que pensar que el número de viviendas en la comarca de Pamplona en los próximos cuatro años quizá represente un 20 por ciento más respecto a las viviendas actuales existentes. Además, como todos ustedes pueden imaginar, este crecimiento se va a producir fundamentalmente en nuevas urbanizaciones periféricas impulsadas por un buen número de los ayuntamientos de la comarca.

La consecuencia directa de esta expansión residencial es que para suministrar un servicio de transporte urbano, la eficacia de muchas de las nuevas líneas será necesariamente inferior a la eficacia de las líneas existentes. Además, el traslado previsible de parte de la población desde el centro de la comarca hacia la periferia puede hacer disminuir la propia eficacia del conjunto de la red.

De los análisis realizados hasta la fecha, cabe prever que este incremento de oferta del transporte urbano pueda tener que llegar incluso hasta el 30 por ciento respecto de la oferta actual. Ello evaluado en este momento pero sin concretar sería: esas nuevas áreas residenciales que motivarían un 20 por ciento, el incremento de oferta sobre poblaciones ya preexistentes supondría un 6 por ciento y mejoras propias de la red preexistente otro 5 por ciento.

Pero insisto en que un plan de transporte que quiera mirar al futuro no se puede basar estrictamente en la ampliación de la oferta. El plan debe identificar otras medidas que, siendo viables económicamente, coadyuven en la mejora real de la prestación del servicio y, por tanto, capte el mayor número de viajeros posible.

Para ello se quiere pulsar y conocer de primera mano la opinión de todos los interesados en el transporte urbano. Así, en el acuerdo de 23 de junio al que antes me he referido incluimos la creación de la mesa permanente del transporte público en la comarca de Pamplona, donde con la participación de todos los organismos, entidades y agentes afectados se planteen las problemáticas de la movilidad urbana y, sobre todo, se propongan iniciativas para el fomento del uso del transporte público.

Para ello, y dependiente de esta nueva se mesa del transporte público en la comarca de Pamplona, crearemos un observatorio de tráfico y transporte en la comarca de Pamplona, de manera que nos permita analizar la evolución de los diferentes modos de transporte en la comarca de Pamplona, tanto los precedentes como la evolución en el futuro.

Este nuevo escenario no puede hacernos olvidar las repercusiones económicas que puede conllevar. Para ello, analizaremos la eficacia de la

fórmula actual por la que la diferencia entre gastos e ingresos del servicio, el llamado déficit del transporte, es cubierto automáticamente por el Gobierno de Navarra en un 65 por ciento y por los ayuntamientos beneficiados en un 35 por ciento. Todas las administraciones tenemos la obligación de ser especialmente rigurosas con el uso de los recursos públicos y buscar la mayor eficacia en el esfuerzo que hace el conjunto de la sociedad.

El Gobierno de Navarra sabe que el transporte público, por su directísima influencia en la calidad de vida de decenas de miles de ciudadanos, debe ser una prioridad política.

Tenemos, sin duda, cosas en contra, como es la dispersión urbana de la comarca de Pamplona, pero tenemos cosas a favor, como son el firme convencimiento del Gobierno de Navarra de apoyar el transporte urbano, la probada experiencia en la prestación de servicios públicos por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y una creciente concienciación social en aquello que signifique la sostenibilidad medioambiental que debe traducirse en comportamientos sociales coherentes con ello.

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones es bien conocido por todas las inversiones que realiza y que, sin duda, tienen una gran repercusión social, pero he dicho públicamente que, si tuviera que elegir como Consejero un objetivo a conseguir en esta legislatura, elegiría sentar las bases para que el transporte público sea realmente el transporte de referencia en la comarca de Pamplona para el futuro, y ello por nuestro compromiso con la sostenibilidad ambiental a largo plazo y por la mejora de la calidad de vida de nuestros ciudadanos. Muchas gracias.

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

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. Yo creo que lo que hay en la exposición por parte del Consejero son afirmaciones muy rotundas y muy claras, que compartimos y es en todo lo que tiene que ver con la potenciación de ese transporte público por muchas razones: por la sostenibilidad, por la oferta, por la necesidad que hay de dar solución a la demanda, porque además esa demanda se ha ido incrementando, porque además se entiende perfectamente que un transporte de estas características sea deficitario. Y entendiendo que todas esas razones y propuestas, incluso, que ha planteado, como es la mesa permanente del transporte en la comarca de Pamplona y el observatorio del transporte para ver qué repercusiones tiene y cómo priorizar la política del Gobierno, en lo que toca de inversiones, de mejora, de corrección de todas las cuestiones, a nosotros lo que nos interesa es saber si el Gobierno con la nueva concesión que tiene el servicio del transporte comarcal en Pamplona, va a ser vigilante en todo lo que ha sido el espíritu de la exposición que usted ha hecho. Porque no cabe duda de que, probablemente, empresas de estas características como la que ha entrado a dar el servicio a la comarca tienen un objetivo, no sé si compartido, pero tienen un objetivo claro y fundamental, que es el de tener beneficios a costa de lo que sea. Y sabemos que cuando hay beneficios, muchas veces lo que se está transgrediendo o se puede transgredir o tener la tentación de hacerlo es todo lo que usted ha explicado, que el transporte sea de calidad, que el transporte resuelva los problemas que tiene la ciudadanía. Efectivamente, Pamplona está creciendo en áreas de la periferia y la apuesta que tenemos nosotros es que no porque el crecimiento sea en ese sentido se vaya a resentir la calidad en el servicio.*

Ese tipo de garantías es lo que nos interesa tener claro, y no sólo esas garantías que puedan decirse en una comparecencia, sino que al final queden reflejadas y plasmadas en lo que tiene que ser un compromiso entre administraciones, en este caso el Gobierno de Navarra y los ayuntamientos a través de la Mancomunidad. Porque de lo que se trata en este caso es de que nuestra propuesta no es satisfactoria con la que ha resultado vencedora, pero sin embargo, una vez tomada la decisión por la asamblea correspondiente, lo que cabe es vigilar la calidad.

Por otra parte, nos interesaría saber si en ese plan que se va a plantear se estudia o está dentro de sus previsiones estudiar la exportación, por decirlo de algún modo, de lo que es el transporte comarcal. Desde luego, no tiene nada que ver lo que es Pamplona con lo que pueden ser otras zonas de Navarra, pero sí que hay comarcas importantes donde el área de influencia también es muy significativa en cuanto a población. Lo que es evidente es que, si tan complicado y complejo es el movimiento con vehículos particulares en el área de Pamplona y toda la metrópolis, lo es también en otras zonas de Navarra. Imagino que, además, por supuesto Tudela, pero también Estella y otras, con lo que son esas nuevas construcciones de comunicación, va a dar lugar a un asentamiento y a un crecimiento de población y deberían ser consideradas por parte del Gobierno esas posibilidades en ese nuevo plan que se va a estudiar.

Por lo tanto, a nosotros nos satisface que en parte el planteamiento del Gobierno pase por potenciar lo que es lo público y poner todas las barreras posibles para la utilización del transporte individual, dando solución y satisfacción a través del público, lógicamente, porque nos parece que ésa es una apuesta importante y decidida. Además, sabiendo que son empresas que no siem-

pre obtienen beneficios, sino todo lo contrario, como se ha manifestado expresamente, nos parece que esa apuesta es oportuna, es conveniente y la apoyaremos en todo lo concerniente. Y lo que nos interesa, simplemente, es eso, ver las garantías de las que nos dotamos para que esa calidad surja y luego la extensión de ese transporte, si es posible que sea a otras zonas. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Figueras. ¿Algún otro portavoz desea intervenir? Señor Valero, tiene la palabra.*

SR. VALERO ERRO: *Buenos días, nuevamente. Voy a dar brevemente mi opinión. Yo creo que tenemos que recordar, como bien ha dicho el Consejero, qué pasaba con el transporte de la comarca de Pamplona en el año 99 y qué está pasando en el año 2004 en que estamos. Yo creo que lo que nos queda decir desde aquí es que objetivo cumplido, buen trabajo por parte del Gobierno de Navarra y la Mancomunidad en conseguir ese primer plan de transporte y las decisiones y soluciones que se han adoptado durante este tiempo, vuelvo a decir que se ha cumplido con el objetivo. Y lo que queda ahora es hacer ese segundo plan de transporte de la comarca.*

Quiero recordar que en el año 99, efectivamente, hay dos concesiones, distintos precios, los ciudadanos no sabían por qué podía suceder esta situación. Yo creo que el trabajo durante estos cuatro años ha sido importante a la hora de unir, en definitiva, que haya una sola red de transporte única, de alguna forma esa tela de araña que se ha configurado en el plan o el usuario que está disfrutando en este momento, que económicamente sea un único costo, eso también es un beneficio. Y, en definitiva, también es la decisión del Gobierno de Navarra, que yo creo que hay que alabar, de decir que éste es un servicio que él mismo cree que tiene que ser deficitario desde el punto de vista de que del total de la sociedad tiene que subvencionar, de alguna forma, al usuario de este transporte, porque, en definitiva, lo que está haciendo cuando usa este transporte es evitar que coja otros medios de transporte más contaminantes, como es el caso del coche.

Los datos están claros en el tema de asumir por parte del Gobierno de Navarra el 65 por ciento de ese déficit y el resto de los ayuntamientos el 35 por ciento en parte proporcional al número habitantes que tiene cada municipio.

Luego, de alguna forma, esa imagen que tienen ya los ciudadanos al día de hoy de que va mejorando sustancialmente el número de viajeros en un 22 por ciento, la mejora que se percibe por parte de los ciudadanos en un 18 por ciento, la aceptación que va mejorando cerca de 8 puntos y un dato importante que ha resaltado el Consejero, que es el tema del número de usuarios: uno de cada cinco ciudadanos de la comarca de Pamplona usa a diario el transporte. Yo creo que ahí es donde se tiene que incidir ahora en este segundo plan de transporte.

Importancia tiene lo que ha podido pasar al respecto y cómo está el tema de la concesión, pero creo que nosotros como parlamentarios tenemos que forzar no tanto esas situaciones internas, que puedan surgir desde el punto de vista de las concesiones, sino que nos tiene que preocupar fundamentalmente que los ciudadanos cada día tengan un mejor servicio, una mejor calidad de servicio e intentar por todos los medios que sea un menor costo para las administraciones públicas. En definitiva, que el objetivo sea que atienda a todos los ciudadanos y que se dé un buen servicio. Muchas gracias.

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

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Simplemente, quiero agradecer la información del Consejero en relación con este tema. Lógicamente, desde mi grupo he de manifestar que seguimos apostando por el transporte urbano comarcal como una pieza fundamental que favorezca la movilidad y la calidad de vida en la comarca de Pamplona y en otras zonas, evidentemente, porque cada vez más somos una región-ciudad, como suele aparecer en la Estrategia Territorial. Nos parece correcto que la atención al transporte comarcal para el futuro, fundamentalmente, tiene que ser doble: atender la demanda, pero también incentivar su uso, que es la forma de ir ganando cada vez más clientes y quitándolos, como decía el señor Valero, de otros medios de transporte que lo único que hacen es contaminar. Le agradezco la información.*

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *También, en algunos aspectos, coincido totalmente con lo que ha planteado el señor Consejero. Es cierto, nosotros también creemos y compartimos que se ha dado un gran salto en la prestación del servicio de transporte, sin ninguna duda, en los últimos años y no sería correcto no reconocerlo como tal, más allá de que quizá el punto más delicado fue el del proceso de adjudicación y la concesionaria que resultó beneficiada de la prestación del servicio. Se puede considerar una valoración subjetiva, pero yo creo que ha manifestado la incapacidad para hacerlo en las condiciones que todos esperábamos y a todos nos hubiese gustado.*

En cualquier caso, son reales todos los datos que ha dado el Consejero. También hay ciertos índices de preocupación precisamente en 2004, es decir, con todos estos crecimientos de viajeros también estos motivos han generado la pérdida de un millón de viajeros, el estado de ánimo de los usuarios ha bajado bastante, vamos a sacar veinticuatro autobuses pero quince llevan desde junio en el garaje, que se tenían que haber sacado y no han salido. Por lo tanto, sí ha habido ese gran salto, pero no es menos cierto que la situación era preocupante.

Todos hemos vivido el conflicto. No tengo un interés especial en reavivarlo en este debate, de hecho, no voy a entrar al mismo. Simplemente, voy a comentar un hecho, porque es una realidad que va a ser pública, es decir, en estas diferencias que hemos tenido en el ámbito de la Mancomunidad sobre cómo se debería resolver la situación generada, nosotros defendíamos unas que no han salido adelante, se ha aceptado la venta a la multinacional francesa Conex. En cualquier caso, nosotros vamos a presentar un recurso en el Tribunal Administrativo con un planteamiento muy sencillo, intentando un elemento que es la defensa de lo público con respecto al tema de los avales. Sabemos que incluso, aunque no saliese adelante, sí vamos a tener en beneficio de esa defensa de lo público un elemento, y es que probablemente obliguemos a que la multinacional presente un acta notarial haciéndose cargo de los avales precisamente para que no prospere nuestro recurso. Por lo tanto, vamos a hacerle ese trabajo sucio, entre comillas, a la propia Mancomunidad para garantizar esa defensa.

Prefiero, en cualquier caso, centrarme en ese segundo plan de transporte comarcal. Ya nos lo anunció el señor Miranda junto con el señor Ibero allá en junio, en pleno momento delicado salieron firmando un protocolo de plan que les vino muy bien, y que además nos parece muy bien, no tenemos ningún inconveniente.

Ha hablado de un incremento del 30 por ciento de nuevos servicios. Yo creo que puede estar muy bien. Quizá nos genera una preocupación, esperemos que se cuantifiquen económicamente estos servicios correctamente, y no sirva esto para nivelar el déficit que tiene el transporte comarcal y, por lo tanto, dejar contenta a la nueva concesionaria. También eso cabe, y estaremos muy atentos a cómo se valoran los nuevos servicios que se van a ampliar para que no sea la vía indirecta para meter el dinero que por una oferta temeraria en su momento nos ha llevado a donde nos ha llevado.

También valoramos muy positivamente la doble conclusión que ha hecho el Consejero. Por un lado, entender que el déficit no se debe ni considerar déficit puesto que es voluntario y que es una decisión política. Estamos totalmente de acuerdo. Como nos gustaría que fuese verdad lo que dice de que si tiene alguna aspiración en su mandato es que el tema del transporte avance de una forma consecuente. A nosotros también nos gustaría y lo apoyaremos en todo lo que podamos, porque en ese segundo plan de transporte comarcal yo recuerdo que el primero acaba en 2003, en 2004 no ha habido plan, pero no es menos cierto que hay un anteproyecto por ahí –nosotros lo tuvimos y nos gustaba bastante–, un anteproyecto de ese departamento con respecto a 2004-2007. Nos gustaba bastante, el problema era que tenía unos costos financieros también considerables, entre comillas, depende, en esta decisión política de que no puede ser autosuficiente, sino que tiene que ser financiado desde el dinero público todo es subjetivo si las cantidades son muchas o pocas. Pero me da la sensación de que en su momento se paralizó desde el departamento precisamente por los costos del mismo. Como no conocemos el que se está elaborando en estos momentos no sabemos en qué se parece al anteproyecto del año pasado ni qué costos tiene. Pero en esas estaremos. Si se ajusta en cuanto a la necesidad de dar un salto importante en el desarrollo del transporte público, estaremos totalmente de acuerdo y lo apoyaremos sin ningún problema. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. Señora Santesteban, cuando quiera.*

SRA. SANTESTEBAN GUELBENZU: *Gracias, señora Presidenta. Agradezco al señor Consejero la explicación que nos ha dado. Voy a ceñirme solamente al futuro, el pasado ya lo conocemos y aquellos polvos han traído estos lodos. De todas maneras me parece absolutamente positiva la conclusión que decía de formar una mesa de transporte pública y permanente y el observatorio de tráfico. Con muy poco tiempo de diferencia hemos estado aquí hablando de carriles bici, hemos sido conscientes de los problemas del aparcamiento de la zona hospitalaria, que yo creo que tienen gran relación con el problema del transporte público.*

Me parece importante que mejoremos la oferta y, sobre todo, que conozcamos las necesidades de los usuarios, porque en la medida que la ciudad va extendiéndose de una forma radial, lo que es cierto es que va creando más necesidades pero hace más necesaria la transversalidad y la forma de constituir o de establecer el transporte. Soy absolutamente favorable a la postura del Gobierno de asumir el 65 por ciento del déficit. Yo creo que si sigue el petróleo como está, al final no sé si por voluntad propia o porque no nos va a quedar más remedio mucha gente va a tener que acceder al transporte público. Sería bueno que si no acceden por convicción, sino que acceden como mal menor,

descubriesen que el transporte público es algo bueno, da servicio, les soluciona el problema, que yo creo que es en realidad para lo que está el transporte público. En ese sentido, en la medida que vaya por ahí, tal y como ha dicho el señor Consejero, contará con nuestro apoyo.

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

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Gracias, señora Presidenta. Solamente quiero agradecer al Consejero y al Director General la información que nos han dado. Coincido con los portavoces anteriores en que está en una buena situación, que la información que ha dado es buena. Ahora, después del conflicto vivido, toca arreglar los descosidos que se hayan podido producir. Tampoco conozco yo el borrador del segundo plan de transporte comarcal, pero espero que se busquen soluciones, se busque la satisfacción del cliente y que vaya aumentando el número continuamente, porque eso sería en beneficio de toda la comarca. Gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Etxetarai. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Me satisface muy profundamente que haya esta coincidencia de los puntos de vista en el apoyo del transporte urbano de viajeros. Yo creo que realmente es una apuesta para el futuro de nuestra sociedad. Como decía antes, si en algún momento me he llegado a acalorar, pido disculpas y ahora que no está el señor Lizarbe, lo lamento, pero yo creo que unir fuerzas en aquello que es interesante para los ciudadanos es lo mejor que podemos hacer.*

Dicho esto, brevemente, quizá un apunte sobre la propuesta de la señora Figueras sobre otras apuestas del transporte comarcal en Navarra. Efectivamente, tiene toda la razón. Ya hay en marcha dos proyectos a los que tenemos mucho cariño en el departamento, porque están funcionando muy bien. Uno es en la zona de Tudela, como bien sabe. Ese transporte de las localidades vecinas de Tudela no es propiamente un transporte urbano de la ciudad, pero sí es un transporte que sabemos, primero, que está prestando un servicio y, segundo, que está quitando tráfico de vehículos privados, porque hay mucha gente que se está desplazando desde las localidades limítrofes a Tudela en transporte público. Según nuestros datos, está siendo realmente un éxito desde el punto de vista del uso ciudadano. Y, como también saben, hace un mes o mes y medio se ha puesto en marcha otro proyecto de este tipo en Estella, que también está funcionando bien. En Estella quizá es más urbana la solución, porque pasa claramente por el casco urbano de Estella camino del hospital, y también tiene un especial apoyo desde el departamento. Nos vamos a plantear extender estas fórmulas a más partes de Navarra. Creo que es un dinero bien empleado el que se está gastando en estos proyectos.

Desde el punto de vista de nuestra relación con la Mancomunidad, es una relación buena. La Mancomunidad –y ya que lo traía preparado quiero decirlo, porque es significativo– ha tenido presidentes de muchos partidos políticos, tanto de Izquierda Unida como del Partido Socialista como ahora del CDN, y yo creo que en todo momento ha estado bien gobernada como institución. Yo creo que ése es el gran mérito que tiene la Mancomunidad, ha sido muy estable desde el punto de vista institucional y han primado los intereses públicos sobre la batalla política. Es una labor de muchísimos años y, como he dicho antes, por parte de la sensibilidad política de muchos sectores de la sociedad. Por tanto, tiene todo nuestro apoyo y nuestro voto de confianza para la confección del segundo plan de transporte.

Por nuestra parte, se lo digo a la señora Figueras y al resto de Parlamentarios, sin duda vamos a estar vigilantes para que la prestación de la concesión a través de una nueva compañía, que evidentemente es nueva en la comarca de Pamplona, se haga en las condiciones previstas por el interés público. Tenemos que dar un voto de confianza y sin duda que vamos a estar vigilantes en esta materia. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Miranda. Veo que ningún portavoz desea volver a intervenir, con lo cual y dado que no hay otro punto en el orden del día, no sin antes agradecer de nuevo su presencia aquí al Consejero y a las personas de su equipo que le han acompañado, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 13 MINUTOS.)