DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura | Pamplona, 6 de abril de 2005 | NÚM. 16

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 6 DE ABRIL DE 2005

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la mejora de las comunicaciones de interés local y regional.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 32 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la mejora de las comunicaciones de interés local y regional.

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Miranda Simavilla (Pág. 2).

Se suspende la sesión a las 16 horas y 44 minutos.

Se reanuda la sesión a las 16 horas y 54 minutos.

El señor Consejero continúa con su intervención (Pág. 4).

En el turno de intervenciones de los grupos parlametnarios intervienen los señores García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra), Nuin Moreno (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), Jiménez Hervas (G.P. Aralar) y Pérez-Nievas López de Goicoechea (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra), la señora Santesteban Guelbenzu (G.P. Eusko Alkartasuna) y el señor Etxegarai Andueza (G.P. Mixto) (Pág. 10).

Para contestar a los portavoces interviene el Consejero (Pág. 18).

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

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 32 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la mejora de las comunicaciones de interés local y regional.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenas tardes, señorías, bienvenidos a esta sesión de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones en la que va a comparecer el Consejero de Obras Públicas, el señor Miranda, a petición propia, para informar sobre la mejora de las comunicaciones de interés local y regional, después de las reuniones que ha mantenido el Consejo General de Pirineos Atlánticos. Tiene la palabra el señor Miranda.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Buenas tardes. Como ha dicho la Presidenta, la intención de esta convocatoria es darles a conocer cuál es la situación de los estudios sobre la vía de conexión entre Navarra y el departamento francés de Pirineos Atlánticos, ya que, como todos ustedes saben, mantuvimos una reunión con los alcaldes de la zona en el mes de febrero y entendimos que era prioritario informar al Parlamento de Navarra sobre la situación del estudio. Como verán ustedes, estamos en una fase preliminar dentro de lo que es la primera parte de este estudio, pero por la importancia del mismo creemos que es de interés que se vaya conociendo cómo va evolucionando este planteamiento.*

Por hacer una breve referencia a cuál ha sido la génesis de este proyecto, hay que remontarse al año 1997, a febrero de 1997, cuando hubo un encuentro promovido precisamente por electos del Departamento de Pirineos Atlánticos, que se celebró en Saint Palais, al que asistieron numerosos representantes tanto del Consejo General como de alcaldes de la zona. Esto fue en febrero de 1997. Del Gobierno de Navarra en ese caso tan sólo asistió el Consejero de Obras Públicas, junto con el Director General de Ordenación del Territorio y el Director General de Obras Públicas, y quiero decir esto porque realmente fue significativo que la puesta en marcha de este estudio de alguna manera vino propiciada fundamentalmente por representantes locales y del Consejo General del departamento francés, o sea, no fue tanto una iniciativa de Navarra como una iniciativa francesa, en este caso.

A raíz de ese encuentro, se han hecho dos fases importantes: una, ya concluida, que fue el desarrollo del estudio previo de alternativas, que se realizó entre julio de 1998 y mayo de 1999, y estamos en este momento en la segunda parte o segundo documento, que es la confección del estudio informativo, que es tal y como se llama oficialmente en España a este tipo de documentos y que tiene características de lo que se ha conocido tradicionalmente como anteproyecto. Este estudio se ha comenzado a realizar en el mes de octubre de 2003 y se prevé concluir en diciembre de 2003, y

sobre éste es sobre el que les voy a informar respecto de la situación de su primera fase.

El primer estudio, el estudio previo, se realizó con base a un convenio de colaboración transfronterizo que firmamos el día 13 de febrero de 1998, y remarco esto porque siempre hemos intentado ser especialmente cuidadosos con las formas administrativas legales y de cooperación transfronteriza. Evidentemente, no podía ser de otra manera, pero hemos querido contar siempre con el respaldo documental y administrativo suficiente para poder hacer en condiciones este tipo de trabajo. Por tanto, al amparo del Tratado de Bayona, que prevé este tipo de cooperación transfronteriza, se firmó este convenio en febrero de 1998. En este caso, el acuerdo con el departamento francés de Pirineos Atlánticos fue que Navarra era la que contrataba el estudio previo. Este estudio costó 1,8 millones de euros, obtuvimos subvención o cofinanciación de la Unión Europea en un 50 por ciento y fue pagado al 25 por ciento por el Gobierno de Navarra y por el Departamento de Pirineos Atlánticos.

Este estudio previo, que concluyó en mayo de 1999, hizo un amplísimo análisis de todas las posibles alternativas de conexión entre Navarra y el sur de Francia, tanto desde el punto de vista de posibles trazados ferroviarios directamente entre Pamplona y el sur de Francia, la formación de autovías o duplicación de calzadas o la reforma de carreteras existentes, para ver tanto las ventajas como los inconvenientes de cada una de estas opciones. Básicamente se analizaron dos corredores ferroviarios, tres corredores de autovía y dos de carreteras, y en total se analizaron hasta 42 alternativas.

En aquel momento, en mayo de 1999, y después de este estudio previo, se concluyó que era viable la construcción de una vía de conexión de carácter regional entre Pamplona y Salies de Bearn pasando por Valcarlos, y se entendía ya en ese estudio previo que era una vía de comunicación que se consideraba viable desde el punto de vista técnico, económico, de repercusión socioeconómica y aceptable desde el punto de vista medioambiental.

Después de aquel estudio, que fue un estudio yo diría que importante porque de alguna manera fue el que sentó las bases de colaboración entre Navarra y Pirineos Atlánticos, estamos ahora en la redacción del estudio informativo o anteproyecto.

Para la confección de este documento también se ha firmado otro tratado de cooperación transfronteriza, que se firmó el 12 de marzo de 2003, y en este caso el acuerdo fue a la inversa, es decir, que ha sido el Departamento de Pirineos Atlánticos el que ha sido encomendado para contratar la totalidad del anteproyecto entre Pamplona y Orthez o Pamplona y Salies de Bearn. Éste es un dato importante porque, por los comentarios o por lo que nos llega a nosotros, creo que es bastante desconocido que son precisamente las autoridades francesas, la Administración francesa la que ha contratado el estudio completo de una vía de comunicación con características de autovía entre Pamplona y la autopista A-64 en Salies de Bearn.

Este estudio también ha obtenido la cofinanciación de la Unión Europea en un 50 por ciento, está estimado o contratado en dos millones de euros y el resto de financiación se reparte también a partes iguales entre Pirineos Atlánticos y Navarra.

El planteamiento de este anteproyecto se ha querido hacer de manera yo diría que escalonada, ante la prevención y la cautela de que sabemos que es un proyecto complejo que tiene que ser sometido en sus respectivas fases a consulta del mayor número de agentes implicados. Por tanto, se ha subdividido en cuatro fases: una primera, que es la confección, yo diría que fundamentalmente técnica. En este caso, de lo que se trata es de hacer un análisis muy detallado, y cuando digo muy detallado es que realmente se llega a dibujar por dónde puede ir esta vía de comunicación a escala 1:5.000, con una serie de alternativas de trazados, se hace un estudio de tráfico ya con mucho más detalle que en el estudio previo, se analiza con un gran detalle la adecuación medioambiental de esta vía de comunicación y también se analiza el encuadre socioeconómico de la iniciativa. En esta primera fase es en la que estamos todavía, como luego les comentaré.

Esta fase, en función de lo que se detecte o se analice, sobre todo en coordinación con las entidades locales de la zona y con la propia decisión política tanto del Gobierno de Navarra como del Consejo General de Pirineos Atlánticos, puede ser aprobada o puede ser, de alguna manera, concluida, es decir, este anteproyecto admite poder cortar el seguir su tramitación en sus cuatro fases, por tanto, eso está previsto en el contrato realizado con la consultoría.

En el caso de que se adoptase la decisión entre Pirineos Atlánticos y Navarra de dar por válida esta primera fase, hay que hacer una fase muy importante desde el punto de vista administrativo, que es la información pública, que en Francia se denomina fase de concertación y que es el equivalente a lo que se hace en Navarra o en España para las informaciones públicas desde el punto de vista de la información técnica del contenido del anteproyecto y también a efectos de la declaración de impacto ambiental. Si esta fase se lleva adelante, se somete a información pública y tiene un resultado positivo, junto con la tercera, que es la fase puramente oficial de este proceso, podría concluirse, estimamos que más o menos en el plazo de un año, en que estuviera este anteproyecto aproba-

do y contase con declaración de impacto ambiental, tanto en Navarra, y, por tanto, en territorio español, como en Francia y, por tanto, de alguna manera estaríamos en una situación de tomar decisiones de un gran calado, como serían la puesta en marcha ya de los proyectos de construcción y acto seguido la realización de las obras, una vez resuelta, evidentemente, como luego veremos, la fase o la concreción de la financiación.

Por lo tanto, realmente, con este estudio que se está realizando ahora estamos poniendo las bases necesarias administrativas y técnicas para que en el plazo de un año y medio o dos años el Gobierno de Navarra, junto con el Departamento de Pirineos Atlánticos, pueda tomar realmente la decisión importante de la contratación de los proyectos de construcción y de la construcción de las obras. Por tanto, estamos en uno de estos períodos que yo alguna vez he comentado que es el período gris de la tramitación de cualquier obra pública, que es el poner las bases para que luego se pueda construir y que sean unas bases sólidas desde el punto de vista administrativo, técnico y también, a ser posible, como ahora diremos, del respaldo social y político. (PAUSA)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señorías, vamos a suspender durante cinco minutos la sesión para solucionar los problemas técnicos.*

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 44 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 54 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señorías, reanudamos la sesión. Pido disculpas al Consejero por los problemas técnicos que han interrumpido su comparecencia, pero puede continuar cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Bueno, pues ya disculparán. Vamos a intentar retomar el hilo de la presentación. Como ven, se tiene que ver en estas condiciones y, bueno, como está preparado con PowerPoint, yo creo que es mejor seguir con él. Bueno, como les decía donde se ha parado antes, ésta es la situación del estudio informativo o anteproyecto que estamos realizando en este momento, es decir, cuatro fases con la conclusión de una decisión final importante sobre un anteproyecto que pueda contar con aprobación técnica y declaración de impacto ambiental. Ésta es la situación del estudio.*

Otro tema que también les quería comentar, aunque, por supuesto, ustedes lo conocen, pero es por incidir en algo que hay veces que no acaba de estar suficientemente claro, y es quiénes estamos promoviendo este proyecto y cuál es el grado de competencia. En este aspecto, les quiero decir que es muy importante recalcar que, así como Navarra es plenamente competente en red de carreteras y, por tanto, nadie duda de que en Navarra podamos contratar este tipo de estudios y en su momento la construcción de las obras, también hay que volver a comentar que precisamente quien es competente en materia de carreteras afectadas por este proyecto en la parte francesa es el departamento o el Consejo General del Departamento de Pirineos Atlánticos, es decir, ellos son la administración competente en las carreteras objeto de transformación. En este momento, en el Estado francés se está produciendo una transferencia masiva de la red de carreteras estatal hacia los departamentos, y lo que no existe es la figura que es habitual en España y que yo creo que también va a ir in crescendo *en nuestro país, que es la Red regional de carreteras, es decir, las regiones. En este caso, Aquitania no tiene red de carreteras propia, la competencia en carreteras en Francia es del Estado, que se va a reservar exclusivamente las autopistas y grandes ejes de comunicaciones de ámbito nacional, porque buena parte del resto de la red del Estado francés la tienen ya los departamentos y, como les digo, incluso se va a hacer una transferencia masiva hacia estas administraciones. De hecho, ya las dos carreteras afectadas, que son la D-933 y la D-936, que son estas dos carreteras de aquí, son de competencia departamental y, por tanto, el Departamento de Pirineos Atlánticos tiene plena competencia para realizar este estudio y posteriormente, en su caso, para la construcción de las obras.*

También les quiero informar de que la primera fase, y lo digo en particular porque ha habido algún grupo parlamentario que ha pedido información oficialmente sobre la documentación de la primera fase del estudio, no ha concluido, o sea, estamos en un proceso en el que se ha confeccionado la documentación técnica, que se ha presentado en esta jornada del 16 de febrero a un total de 46 alcaldes, 16 de Navarra y 30 de Pirineos Atlánticos, para que sean ellos los primeros que conozcan cuál es la situación del anteproyecto, y a raíz de eso hoy, 6 de abril, estamos aquí para informarles a todos ustedes de cómo está la tramitación de este anteproyecto, pero todavía hay que pasar, voluntariamente, pero queremos pasar por una fase de contactar individualmente con todas y cada una de las entidades locales de la zona para recabar su opinión y para intentar mejorar la documentación técnica y, sobre todo, la medioambiental en lo que afecta a las comunidades de esta zona para concluir esta primera fase, y con esta información que recabemos de las entidades locales habrá una aprobación oficial de ese documento.

La primera fase del estudio se ha hecho, y así también se lo presentamos, de manera sintética, es decir, se han formulado unas grandes preguntas, que luego veremos, que hay que responder. En función de esas grandes preguntas se ha recogido la información correspondiente y se han hecho los análisis y estudios que procedían y se ha dado respuesta a esas grandes preguntas que, como les digo, ahora vamos a ver. Básicamente, estas preguntas en esta fase son cinco: en primer lugar, si es posible acondicionar las carreteras existentes; en segundo lugar, si es justificable esta vía desde el punto de vista tanto del tráfico actual como del que previsiblemente tendría una vez construida; la tercera es qué impacto socioeconómico puede tener en la zona; la cuarta pregunta, sin duda importantísima, es analizar y responder si ambientalmente puede ser proyectable y construible, al pasar por una zona que todos conocemos como especialmente sensible; una quinta pregunta es ver qué trazados se pueden someter a la concertación local, que es la segunda y tercera fase.

Estas preguntas llevan a un primer enfoque de cómo responderlas. En la primera hay que hacer un diagnóstico de la red actual para ver cuál es su utilidad en cuanto a su transformación. La segunda, en cuanto al tráfico, se ha hecho un estudio, una prospección hasta el año 2015. En la tercera fase se ha hecho también un estudio socioeconómico. En la cuarta se ha hecho un amplísimo estudio desde el punto de vista ambiental y de capacidad de acogida de esta infraestructura y en la quinta se ha hecho y todavía se tiene que completar un análisis multicriterio en cuanto a la viabilidad de este proyecto para presentar a las diferentes entidades locales.

En cuanto al acondicionamiento de las carreteras existentes, aquí tienen ustedes los posibles trazados o corredores que se han planteado y que quedaron planteados ya al finalizar el estudio previo, es decir, lo que corresponde a Navarra, y aunque está orientado en sentido sur-norte, para que cupiera adecuadamente en el plano, digamos que una vez tomada la decisión de que el corredor más factible para cruzar la frontera era entre Erro y Valcarlos, que es este tramo común, que parece que es el más viable y el más adaptable para cualquiera de las alternativas que se estudien en su momento, en el inicio desde la zona de Pamplona siguen estando abiertas dos grandes opciones: una, que es la salida desde el norte de Pamplona por la zona de Esteribar y los túneles de Erro, que sería este trazado de aquí, y otro corredor diferente del anterior, evidentemente, que es desde la zona de Tiebas e Imárcoain arrancar en la autopista de Navarra y por la zona de Unciti, Urroz y Linzoáin salir también a la zona de Erro, es decir, hay un punto de conexión común en Erro para después tener un trazado único hacia la frontera.

El análisis de nuestras carreteras en esta zona, que ustedes conocen tan bien como nosotros, son carreteras con unas condiciones tanto topográficas como de las propias circunstancias de estas carreteras, con un trazado muy antiguo y en particular, si la alternativa es por Esteribar, con un número muy importante de travesías, con la experiencia que ya se tiene en Navarra en ese tipo de infraestructuras, nos lleva a plantear que lo más viable es considerar el proyecto de una nueva vía de trazado completamente nuevo, aunque por alguno de estos dos ejes, evidentemente, pero digamos que sin poder aprovechar prácticamente nada de las carreteras existentes. Esto es lo que corresponde a la parte de Navarra. Esto, como les digo, está ya muy dibujado en las diferentes alternativas que veremos al final de la exposición y es lo que queremos ir presentando a cada una de las entidades locales para recabar información y completar, y en ese momento yo creo que estarán a disposición de todos ustedes ya los trazados que se plantean como alternativas reales para este proyecto en la zona de Navarra.

En la zona de Francia, la zona de Pirineos Atlánticos, entre la frontera, que estaría aquí, y Salies de Bearn, que es la conexión, en este momento hay un enlace con la autopista A-64. Bien, pues por la parte francesa, como ya les decía anteriormente, al entrar en Francia a una cota que es sólo de algo más de 400 metros de altitud, esta carretera tiene muy poca pendiente, es una carretera existente, y se ha analizado que es aprovechable para su desdoblamiento en un 60 por ciento de su trazado actual y, por tanto, sólo habría que construir variantes, fundamentalmente variantes de población, por otra parte ya previstas por Pirineos Atlánticos, en otro 40 por ciento del trazado. Entonces, bueno, en la parte francesa, y ése es un aspecto que, además, en Francia se valora también mucho, se puede aprovechar para su desdoblamiento el soporte de un 60 por ciento de las carreteras actuales.

Por tanto, las conclusiones de esta primera gran pregunta es que en Navarra prácticamente nos veríamos abocados a la construcción de un nuevo trazado, que es lo mismo que lo que se ha hecho en otros ejes similares en Navarra, por ejemplo, ahora, en la autovía que estamos construyendo desde Pamplona hasta Logroño, como saben ustedes, prácticamente todo, excepto el tramo entre Pamplona y Astráin, ha tenido que ser de nueva construcción, porque no es aprovechable la carretera existente. Entonces, estaríamos en una situación parecida y en Pirineos Atlánticos se podría aprovechar un 60 por ciento del trazado actual.

Un tema muy importante y muy sensible, sin duda, a la opinión pública es qué pasa o qué

podría pasar con el tráfico si se construye esta vía de comunicación. No cabe duda de que el paso fronterizo de Irún-Hendaya o Behobia-Hendaya es un paso que está realmente al borde de la saturación, es un paso de carácter claramente internacional, por donde basculan las dos terceras partes del tráfico del área occidental de la Península Ibérica, aunque realmente de todo el tráfico pirenaico acoge aproximadamente entre un 35 y el 40 por ciento, tiene más tráfico el paso de La Junquera, pero, aun así, en estos momentos, como ven ustedes, el tráfico actual de paso de Irún-Hendaya es de 20.000 vehículos/día, de los cuales 7.300 son vehículos pesados, con lo cual, es un tráfico, francamente, elevado, mientras que la actual carretera, que es una carretera de índole estrictamente local y con un tráfico muy bajo, estamos en unos 4.400 en la zona de Esteribar, 1.500 vehículos en el cruce de la frontera y entre 4.000 y 3.000 vehículos en la carretera francesa.

También hay otro tema importante, que es la seguridad vial, y es que, a pesar de ser una carretera de poco tráfico entre Pamplona y la A-64, en los últimos cinco años se han registrado 6 muertos, 28 heridos graves y 52 heridos leves, con lo cual, es una carretera que, evidentemente, por sus malas características de trazado y de pendientes, es muy complicada. A pesar de su tráfico, como les digo, tiene una siniestralidad relativamente elevada.

Esta figura yo creo que es muy importante, que es, de alguna manera, la foto del tráfico con la carretera una vez construida. Y se pone de manifiesto que para el Gobierno de Navarra y para el Departamento de Pirineos Atlánticos la vocación de este eje siempre ha sido y, desde luego, lo es y lo seguirá siendo, que sea un eje de características de conexión regional, es decir, no se pretende en ningún momento atraer hacia Navarra y hacia Pirineos Atlánticos una parte significativa del tráfico de Irún-Hendaya porque entendemos que no tendría sentido.

Bien, pues la imagen de esa situación de estos pasos del Pirineo en el año 2015 sería que sin la nueva conexión el paso de Irún estaría en unos 32.000 vehículos/día y esta carretera, con las características actuales, habría duplicado prácticamente su tráfico, estaríamos en torno a unos 4.000, entre 2.000 y 4.000 vehículos/día; con la vía de comunicación construida, Irún-Hendaya seguiría manteniendo sus características de eje internacional y de gran captador de tráfico y este eje de comunicación tendría un tráfico que, como luego veremos, se corresponde con un tráfico adecuado a una vía desdoblada y con unas condiciones de circulación adecuadas y con suficiente seguridad.

Como muchos sabrán, la apuesta francesa, y de alguna manera también la apuesta española, porque es la que se está materializando en cuanto a las comunicaciones occidentales del Pirineo, es transformar esta autopista, la autopista del Atlántico, en una autopista de tres carriles por sentido. Esto es lo que han venido defendiendo las autoridades francesas, lo que ya está llevando a cabo la Diputación Foral de Guipúzcoa, que está acometiendo un proyecto muy importante para incorporar un tercer carril a toda la autopista A-8 entre la frontera hacia el interior, y hay más incertidumbre, como ocurre siempre, sobre lo que harán los franceses en cuanto a la mejora de las comunicaciones con España, pero realmente la apuesta de alguna manera para canalizar ese gran tráfico voluminoso de vehículos pesados es ampliar la autopista del Atlántico a tres carriles. Bueno, pues a la vista está que en Guipúzcoa ya se está construyendo, por tanto, de alguna manera, eso viene a garantizar también la posición de esta vía de comunicación transformada, es decir, aquí volverá a haber capacidad para seguir asumiendo ese tráfico internacional.

Ésta es una imagen que se confeccionó a petición de las autoridades de Pirineos Atlánticos, y es qué pasaría, cosa que yo considero absolutamente improbable, pero, en fin, por comentarlo o por ver la imagen también puede venir bien, si fuese Navarra la que construyese por su cuenta este tramo de nueva vía de comunicación hasta la frontera y concluyese en ese punto y se mantuviese la carretera francesa en las circunstancias actuales. De alguna manera, lo que a punto ha estado de pasar en Somport, es decir, abrir una vía de comunicación importante y que Francia no haga nada para mejorar sus comunicaciones. En estas circunstancias se pone de manifiesto que, si hubiera una nueva vía de comunicación completa, estaríamos en torno a esos 9.000 o 10.000 vehículos/día en una vía de comunicación desdoblada, es decir, sin ningún problema de tráfico, pero, si se construyese sólo en Navarra, en la parte francesa estarían con un tráfico ligeramente inferior, es decir, se generaría un serio problema de tráfico en las carreteras francesas. Insisto en que esto no lo veo yo en absoluto viable, pero, de alguna manera, sería poner miedo en la parte francesa de que se pudiera hacer algo parecido a lo que se ha hecho con el túnel de Somport, es decir, hacer una gran infraestructura sin tener correspondencia en las vías de comunicación francesas.

Esto es para ver cuál es la imagen del tráfico en el futuro, pero creo que es mejor la siguiente imagen. Bien, la siguiente imagen, que yo creo que es quizás lo más importante de esta presentación en este momento, es cómo sería el tráfico en el año 2015 con la vía de comunicación construida. Este tráfico, sobre 10.000 vehículos/día más o menos, entre 9.000 y 10.000, estaría compuesto de la siguiente manera: la parte verde clara es el tráfico

digamos local que, de alguna manera, seguiría pasando por la carretera, tanto con la comunicación construida como sin ella, es decir, esta parte, que es un 50 por ciento en Francia y un 36 por ciento en Navarra, es el tráfico que en el año 2015 habrá como tráfico estrictamente local. Una parte muy importante es la captación de tráfico regional, que es el que más creo yo que nos puede interesar, que sería un 21 por ciento en Francia y un 20 por ciento en la parte de Navarra. Luego, habría un tráfico externo captado, que en la parte francesa sería tan sólo del 9 por ciento y en la parte de Navarra del 26 por ciento. Y, por último, habría un tráfico inducido, que también es interesante desde el punto de vista de que viene de la generación de actividad a la que daría lugar este nuevo eje de comunicación, que es en torno al 20 por ciento en la zona francesa y a un 18 por ciento en la zona navarra.

Por tanto, por lo que estamos viendo y luego se recoge en este texto, lo que sí que parece claro, que también es importante cuando se acomete una infraestructura, es que sí que iba a haber un tráfico que justificase la infraestructura, que en ningún caso iba a ser un tráfico exorbitante y que, por otra parte, más del 75 por ciento tendría como origen y destino un tráfico de carácter regional, que yo creo que es el máximo interés de esta vía de comunicación.

Un tema muy importante, que, sin duda, es del máximo interés de esta vía, es que cambiarían por completo las relaciones entre Navarra y el sur de Francia, y esto se ha querido reflejar en este gráfico, que es un gráfico en el que la línea central representa la frontera, estas barras, de alguna manera, son la distancia en tiempo que hay entre Pamplona y la frontera y la autopista francesa desde Salies de Bearn hasta la frontera. Aquí se recoge la situación actual, es decir, que para esos 120 o 130 kilómetros prácticamente se necesitan dos horas y cuarenta minutos de tiempo, tiempo recorrido en una carretera, evidentemente, sin ningún tipo de características de una carretera moderna, y en el futuro, de estar construida, se reduciría el tiempo de recorrido, como ven ustedes aquí, algo más de una hora, es decir, se puede ver gráficamente cómo se acortan las distancias para toda la zona entre Pamplona y el sur de Francia.

También, desde el punto de vista de tiempos de recorrido, superaríamos la situación yo diría que tan absurda e incluso angustiosa que tenemos en Navarra de que para acceder al sur de Francia, tanto para ir a Bayona, por supuesto, pero también para ir a Pau o para ir a Burdeos o para ir a Toulouse o para ir a toda la zona, como les digo, del sur de Francia, la vía más corta en este momento es tener que dar la vuelta por la frontera de Irún. En este momento, un recorrido entre Pamplona y Pau por Irún está costando en torno a dos horas y cuarenta minutos, dando la vuelta, como digo, por Irún, cuando en el futuro, y si esta vía de comunicación se construyese, aparte de reducirse cerca de setenta kilómetros la distancia, el tiempo de recorrido se reduciría a una hora y cuarenta minutos.

Un tema que es importante también ver es que de Pamplona a Burdeos se mantendría el tiempo de recorrido prácticamente invariable, incluso de acuerdo a las tablas que se han hecho de tráfico puede ser que se redujera al evitar el paso congestionado de la frontera de Biriatou, y hay un dato que no es muy conocido y es cómo quedaría Pamplona respecto a una ciudad de la importancia de Toulouse, respecto a lo que estamos ahora y frente a lo que podríamos estar. Bueno, aquí podemos ver que si se construyese esta vía de comunicación Pamplona quedaría a tres horas y media de Toulouse, frente a cuatro horas y cuarenta y cuatro minutos que hay en este momento, o sea que respecto a Toulouse, que es una ciudad que no está en el marco de relación con Navarra, yo diría que se abriría por completo esa expectativa con esa nueva vía de comunicación.

Otras relaciones de Toulouse con ciudades importantes del norte de España: con Bilbao está a más de cinco horas de recorrido, con Barcelona a cerca de cuatro horas y con Zaragoza está en este momento y en el futuro, si no hay otra nueva vía de comunicación, a cerca de seis horas de comunicación por carretera. Como saben ustedes, uno de los mayores esfuerzos del Gobierno de Aragón precisamente es tener una vía de comunicación directa entre Zaragoza y Toulouse que acorte sustancialmente esta distancia entre estas dos importantes ciudades.

Y por centrar en lo que podría ser una relación entre ciudades importantes del ámbito de influencia de Pamplona, entre Pamplona y Madrid, una vez construida la vía de comunicación entre Medinaceli, Soria y Tudela, estaríamos también en torno a unas tres horas y media de recorrido, es decir, que Pamplona estaría a tres horas y cuarenta y cinco minutos de Burdeos, a una hora cuarenta de Pau y a tres horas y media de Toulouse, a un tiempo, por tanto, similar al que podría haber respecto de Madrid.

Hay aquí un resumen en cuanto a tiempos o porcentajes, donde se puede ver que nuestra comunicación con la autopista del sur de Francia se reduciría en más de la mitad del tiempo actual, se reduciría en un 40 por ciento la relación con Pau y en un 30 por ciento la relación con Toulouse. Se mantendría el tiempo de recorrido con Burdeos. Y Pamplona, excepto, San Sebastián y Gerona, que son dos ciudades fronterizas, pasaría a ser la ciudad de España más próxima al área tecnológica y

de desarrollo de Toulouse, que yo creo que en los próximos años va a tener una importancia notable en el sur de Europa.

Se ha hecho también un estudio en profundidad de la potencialidad de desarrollo en la zona afectada por el nuevo eje de comunicaciones, aquí lo pueden ver ustedes, y entre Pamplona y la autopista se han detectado las zonas de mayor capacidad de desarrollo a cada uno de los lados de la frontera y, evidentemente, no se puede decir otra cosa, entendemos que una vía de comunicación de estas características puede aportar unas perspectivas de consolidación y de desarrollo a toda esa área que va a pasar de ser, sin duda, la más deprimida de Navarra y también del sur de Francia, pues a tener expectativas de las que carece en este momento. Sólo en lo que corresponde a la zona de Navarra, a esta zona de aquí, incluido, evidentemente, la Comarca de Pamplona, estamos hablando de 120 localidades, de las cuales veinte corresponden a la Comarca de Pamplona, hemos seleccionado veinte, y otras cien entre la Comarca de Pamplona y la frontera con un total de 310.000 habitantes, esto sólo en lo que es la zona de Navarra.

En cuanto a las ventajas que se han detectado en el estudio socioeconómico, se identifica que puede haber un apoyo importante a industrias de carácter agroalimentario y también a industrias de carácter tecnológico, tanto por las propias características de la zona como por la vinculación de estos núcleos tanto con la zona de Pamplona como con la zona de Burdeos y la zona de Toulouse. Desde el punto de vista poblacional, creemos, como así estamos defendiendo en todas las vías de comunicación que se están construyendo en Navarra, que una vía de estas características va a permitir la consolidación de los núcleos residenciales que hay en el entorno de la autovía, frente a la grave amenaza de despoblamiento que hay en este momento, y todo ello por la vía de facilitar el acceso a los puestos de trabajo, a los centros educativos, sanitarios y de ocio. Y también, sin duda, esta vía de comunicación podría ser un eje importante para la zona que quizás puede tener mayor potencial de desarrollo turístico en Navarra, y, bueno, sin duda facilitaría una mejora notable de accesibilidad y se podría generar un vínculo turístico entre el País Vasco francés y el Pirineo de Navarra, se podría potenciar de forma notable frente al ostracismo actual la zona de Roncesvalles y San Juan de Pie de Puerto y también aparecería y se potenciaría esa vinculación, sin duda, con el Camino de Santiago entre Pamplona-Roncesvalles y San Juan de Pie de Puerto.

Las conclusiones del estudio socioeconómico no las voy a repetir, pero entendemos, y así lo pone de manifiesto el estudio en esta primera fase, que a expensas de toda la polémica que pueda haber en torno a esta vía de comunicación parece evidente que o se hace algo en materia de comunicaciones en plan serio en este cuadrante nororiental de Navarra o sus posibilidades de desarrollo futuro están francamente comprometidas, sobre todo porque el resto de Navarra va a contar con una red de comunicaciones que van a ser totalmente competitivas frente a esta área tan importante.

Lo que sí les quiero resaltar, como así también se resaltó en la reunión que hubo en Roncesvalles, es que entendemos que la construcción de una vía de comunicación de estas características no tiene por qué alterar obligatoriamente las condiciones de vida de los habitantes de la zona. Es decir, Navarra ha construido ya muchas autovías y yo creo que la más parecida a esta vía de comunicación es la autovía de Leizarán, y en esta autovía ha habido localidades, como pueden ser Lekunberri o Areso que han apostado por un desarrollo importante de su vida cotidiana, pero también hay localidades, quizás incluso más, como pueden ser Gorriti, Latasa o como puede ser Azpirotz, que han optado por vivir como vivían antes de la existencia de la autovía y yo creo que no se ha alterado de una manera grave su modo tradicional de vida. Por tanto, esta polémica yo creo que es fácilmente no desmontable, sino debatible con quien la plantea, es decir: si logramos que haya acuerdo con las entidades locales y que el trazado sea lo menos gravoso para este territorio, una vez alcanzado su acuerdo, yo creo que cada cual podrá hacer en el futuro lo que estime más oportuno para sus localidades.

Desde el punto de vista del encaje medioambiental, lo que les tengo que decir, porque aquí yo creo que no era el momento de exponer todo el amplísimo abanico de aspectos que se ha estudiado, desde el punto de vista físico, natural, medio humano y medio cultural, a lo que sí le damos mucha importancia, como ya he dicho esta tarde varias veces, el departamento y también en Pirineos Atlánticos es a la opinión de las entidades locales. Nosotros queremos conocer de primera mano cuál es su opinión, tanto si es positiva como si no es favorable al proyecto, pero, sobre todo, que si ellos ven que este proyecto hay que realizarlo, que nos den su opinión sobre por dónde consideran ellos que sería más aceptable su trazado y, por tanto, al estudio estrictamente técnico de características de declaración de impacto ambiental queremos sumar de manera relevante la opinión de las entidades locales de la zona. Y es en este momento en el que estamos.

Esto es reiterar lo que les estoy diciendo, que, evidentemente, estos dos capítulos forman parte de lo que sería un estudio de impacto ambiental al uso y queremos incorporar de forma especial la

opinión, tanto en Navarra como en Francia, de las entidades locales.

La quinta gran pregunta: qué les enseñamos a las entidades locales. Básicamente, lo que vamos a mostrarles son estas dos grandes alternativas, sobre todo en Navarra: una, la que nace en Pamplona desde la zona de Noáin, por lo que será la futura ronda supereste de la Comarca; propiamente dicho, esta área de comunicación nacería en el entorno de Olloki, subiría por Esteribar y llegaría hasta Erro a través de los mismos túneles de Erro. El otro conjunto de alternativas, porque hay varias alternativas en cada uno de los corredores, sería, como les decía antes, desde Tiebas-Imárcoain, por la zona de Unciti, Urroz, Linzoáin, hasta llegar hasta Erro. A partir de Erro y hasta la frontera aparecen yo diría que un número significativo de alternativas para pasar, la zona de Espinal, la zona de Burguete, y también para bajar desde Roncesvalles hasta Valcarlos, precisamente. Sobre este haz de alternativas es sobre el que queremos consultar especialmente a las entidades locales a ver cuál es su opinión, y digo sólo entidades locales, luego aparecerá otra diapositiva en la que se amplía este abanico, pero también a cualquiera que en esta fase previa, que no es formal, es una fase informal del proyecto, por supuesto, quiera participar en este momento en la redacción del mismo. Luego tiempo habrá, desde el punto de vista oficial, de posicionarse, pero, realmente, en esta fase de consulta no formal también estamos abiertos a que quien quiera opinar pueda hacerlo.

En la parte francesa, entre la frontera y Saint Palais, el debate lo van a tener fundamentalmente sobre por dónde se hacen las variantes de población, sobre todo hay un paso complicado, que es la variante de San Juan de Pie de Puerto. Como ven ustedes, básicamente el trazado se mantiene ente poblaciones y aparece lo que son las variantes de población, ahí es donde fundamentalmente van a insistir más nuestros colegas franceses. Y entre Saint Palais, que es el siguiente tramo, y la autopista pasa otra vez un poco lo mismo, se mantiene el trazado actual y en Salvatierra se hace una variante y en la zona de Salies se hace otra variante también. Bueno, pues ése es un debate que el departamento y los responsables del Consejo General ya están empezando a consultar con las entidades locales.

Aquí se puede ver a mayor escala cuáles serían estos dos grandes corredores, el corredor de Esteribar, el corredor de Linzoáin, el paso entre Erro y Valcarlos, Valcarlos-San Juan de Pie de Puerto y la autopista. Aquí se ve que, como ya hemos dicho, se utiliza la carretera actual, fundamentalmente en Francia, y lo rojo significa que tenemos que construir una vía de nuevo trazado.

Creo que merece la pena hablar en esta comparecencia, y habrá que hacerlo en todas en las que hablemos de este proyecto, de por qué Navarra, desde ese año 1997, consideró que éste era un eje estratégico para Navarra, y consideramos que es estratégico porque... Lo que siento es quizás no traer una representación del mapa de Navarra, aunque todos ustedes lo conocen, es decir, cómo va a estar Navarra en materia de comunicaciones dentro de quince o veinte años, es decir, con quién vamos a estar comunicados y cómo mediante vías de características de autovía. Entonces, el planteamiento que ya se hizo en el primer plan director de carreteras de hacer una red de ejes estratégicos se basaba fundamentalmente en que todos los territorios de Navarra, toda Navarra estuviera en igualdad de condiciones para la comunicación con los territorios vecinos. Entonces, mucho de esto ya está hecho, otra parte se acabará construyendo en estos años y, por tanto, el futuro de la parte nororiental de Navarra tendría que ser esta conexión. Por recordarles algo que saben de sobra, Navarra, con el País Vasco, tiene la vía de Belate, que falta, como todos ustedes saben, de concluir, la autovía de Leizarán y la autovía de la Barranca completamente construidas; Navarra con La Rioja está a punto de tener construida, dentro de dos años y medio, la autovía del Camino; Navarra con Aragón y Madrid tiene la autopista de Navarra, la autovía del Ebro y no aparece aquí porque no es competencia nuestra, pero también la conexión entre Tudela, Soria y Medinaceli; Navarra con Aragón y Cataluña tiene la A-23, que es la que llamamos autovía del Pirineo, con el eje Pamplona-Huesca-Lérida. Por tanto, entendemos que el único territorio que nos queda por conectar en condiciones similares, evidentemente, es Navarra con Francia o Navarra con Pirineos Atlánticos porque es otro territorio vecino, y más en esta Europa sin fronteras, y porque da servicio a un cuadrante nororiental que, si no tiene ninguna vía de comunicación en condiciones, evidentemente, se quedará descolgado del conjunto del desarrollo de Navarra, y ésta, evidentemente, es esta conexión Navarra-Pirineos Atlánticos entre Pamplona y Orthez.

Las principales características que defenderemos de esta vía de comunicación son que tenga un carácter regional. En este proyecto, y así lo defiende también el Consejo General de Pirineos Atlánticos, no buscamos la gran vía de comunicación internacional entre Navarra y Pirineos Atlánticos, sino que lo que queremos es construir una autovía similar a las que ya hemos construido, una autovía similar a la de Leizarán, una autovía similar a la de la Barranca, una autovía similar a la de Logroño o una autovía similar a la de Jaca, es decir, una autovía que sirva fundamentalmente a Navarra y, en este caso también, a Pirineos Atlánticos, que

tenga una clara vocación de dar soporte para el desarrollo en su área de influencia, que sea totalmente accesible para las localidades del entorno, para esas cien localidades que hay en el entorno de esta autovía, y yo creo que esto, de alguna manera, es repetir lo que ya se está haciendo con la autovía de Logroño y lo que se hará con la autovía de Jaca y lo que se ha hecho con las otras autovías de Navarra, apostar por un peaje para el tráfico pesado de largo recorrido para evitar que esto sea un sumidero respecto de la vía de comunicación entre Irún y Hendaya. No tiene ningún sentido construir aquí una autovía libre de peaje cuando en la frontera de Irún están cobrando y seguirán cobrando un alto peaje para el paso de camiones, es decir, si aquí se hiciese sin ningún tipo de restricción, evidentemente, sí que tendríamos un gran riesgo de derivación de tráfico pesado hacia este eje, y también queremos que sirva, como se pretende desde el principio, para consolidación poblacional y el desarrollo armónico del Pirineo de Navarra y del País Vasco francés interior.

Esto en PowerPoint aparecía más gráficamente. Lo que se quiere decir es que hay algunas preguntas importantes que yo creo que ya se pueden ir respondiendo en la fase en la que estamos en este momento. ¿Es cierto que Francia no quiere? Yo creo que se puede decir que no es cierto, puede ser que haya alguna administración francesa que no haya mostrado su apoyo a esta vía de comunicación o incluso que haya sido reticente a ella, y en particular me referiré a la región de Aquitania, pero si este proyecto lo está redactando otra administración francesa, que es el Consejo General de Pirineos Atlánticos, es evidente que una parte importante de esa Francia, de esa entelequia a la que llamamos Francia, una parte importante, que es la que es competente y la que responde ante sus vecinos de manera más directa, es decir, el Departamento de Pirineos Atlánticos, es la que quiere hoy por hoy que esta vía de comunicación se haga, otra cosa es que a lo largo de este anteproyecto se confirme esa voluntad.

La otra gran pregunta, porque yo creo que es una gran pregunta que creo que tiene que ser también objeto de debate, es qué hay que hacer, si hay que construir una carretera mejorada o una carretera con características de autovía. Nuestra opinión, y lo repetimos, porque ya lo hemos dicho, yo creo que no es nada nuevo, es que apostar en el año 2005, en el que estamos, pensando en una obra que se va a construir en los próximos diez años con una vocación para todo el siglo XXI, apostar, como digo, por construir una carretera mejorada no es un proyecto de futuro. Nosotros creemos que, puestos a embarcar a Navarra y a Pirineos Atlánticos en un proyecto de estas características, hay que embarcarse con un proyecto que realmente merezca la pena, porque, además, sabemos, porque hay experiencia navarra, que el coste económico es del mismo orden de magnitud, es evidente que cuesta más construir una autovía que construir una carretera mejorada, pero no es ni mucho menos el doble, sino de un ordenamiento similar, sabemos también que los problemas medioambientales son prácticamente los mismos, y, además, habría un tema que quedaría ya para el futuro y para siempre, y es que desde el punto de la seguridad nos quedaríamos en una situación que no habríamos conseguido gran cosa con este esfuerzo. Por tanto, yo creo que no descubrimos nada cuando decimos que el Gobierno de Navarra dice que, si este proyecto se hace algún día, habría que hacerlo con características de autovía, y así también lo han entendido en el Departamento de Pirineos Atlánticos.

En cuanto a la financiación, que también es una gran pregunta, nosotros decimos que aunque es una autovía de carácter regional, sirve para unir también dos estados y, por tanto, es una carretera de características internacionales. Esto no es que sea grandilocuente, sino que es cierto, es decir, es entre España y Francia, y, por tanto, las dos administraciones, tanto el Gobierno de Navarra como el Consejo General, estamos dispuestos, si esto va adelante, a solicitar la cofinanciación, por supuesto, de la Unión Europea y también de los dos estados. Creemos que es obligatorio plantear esto a las dos administraciones, o a las tres.

Por último, decimos ahora, diremos dentro de unos meses y diremos dentro de unos años, si este proyecto, afortunadamente, puede salir adelante, que la opinión de la gente del territorio será siempre fundamental para el Gobierno de Navarra. Y también les repito algo que creo que he dicho en alguna ocasión, yo creo que, dadas las circunstancias y la relación en el Pirineo con el resto de proyectos que están en marcha, me da la impresión de que o este proyecto sale ahora o posiblemente nunca veremos una vía de comunicación en condiciones entre Navarra y Francia. Por mi parte, creo que no queda nada más que decir, gracias por su paciencia, y, bueno, les manifiesto el compromiso, por supuesto, de seguir informándoles a medida de que este proyecto vaya avanzando. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Consejero. ¿Portavoces que deseen intervenir? Señor García Adanero, tiene la palabra.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. En primer lugar, quiero agradecer la presencia del Consejero de Obras Públicas y del Director General, también de Obras Públicas, para dar las explicaciones correspondientes respecto a esta vía transpirenaica. Hay que decir que esta compare-*

cencia responde al compromiso que adquirió el Consejero con esta Comisión de ir explicando, paso a paso, todo lo que ocurriera con esta vía transpirenaica y, por lo tanto, agradecemos, como digo, especialmente el que haya sido a petición propia el hecho de venir a esta Comisión de Obras Públicas.

Yo he tenido la oportunidad de participar sobre la idea de esta vía transpirenaica desde un principio y hay que decir que lo que en opinión de UPN era un eje estratégico para otros se trataba de una idea peregrina que, desde luego, no tenía ningún sentido y que no tenía ninguna proyección de futuro. Yo creo que, una vez más, el tiempo va poniendo a cada uno en su sitio y los avances dados con esta obra yo creo que son fundamentales e importantes. Y son fundamentales e importantes tanto en lo que respecta a los diferentes anteproyectos y todo el trabajo que se ha realizado sobre la necesidad, sobre la conveniencia y sobre los aspectos positivos o negativos que podía tener esta vía, como a la mentalidad, que yo creo que es lo fundamental, de las personas que iban a ver atravesado su territorio por esta vía de comunicación.

Es verdad que en un primer momento, sobre todo en la zona de Francia, podía haber más personas recelosas con esta vía, pero yo creo que, tras la últimas reuniones mantenidas, se ha puesto de manifiesto que ellos apuestan de una forma decida por esta vía de comunicación de carácter regional con la Comunidad Foral de Navarra.

Nosotros desde un principio teníamos muy claro que esto tiene que servir de desarrollo de la zona de influencia. Como ha dicho el Consejero, era la única zona de Navarra que no iba a tener una vía importante y de fácil acceso respecto al resto de la Comunidad Foral de Navarra. Nosotros creemos que eso no puede seguir así y que, desde luego, los habitantes de esa zona de Navarra tienen el mismo derecho que los demás a desarrollarse de una forma ordenada respetando el medio ambiente y como ellos deseen. Por las informaciones que se van teniendo con esas entidades locales, una vez más incidimos en la necesidad de contar en todo caso con su opinión, con su participación, y es lo que se está haciendo con esta vía desde un principio, como digo esas entidades locales en este momento, yo creo que de forma mayoritaria, están por la labor de que esta vía se lleve a cabo. Lógicamente, luego, como ya ha dicho el Consejero, cada uno respecto a lo que pase cerca de su casa tendrá que establecer cuál es el mejor recorrido para esta vía.

El desarrollo de esa zona es fundamental. Que la carretera sea de carácter regional, también. Nos parece positiva la idea del peaje para el gran transporte al estilo alemán o suizo, o como se quiera hacer porque ya todo está inventado. Tampoco nos parece descabellado hacer el cien por cien de carretera nueva. Es una cosa que se hace habitualmente y, por lo tanto, no le vemos ningún problema, sino todo lo contrario. Es cierto que tampoco las entidades locales le ven a eso mayor problema. Por lo tanto, nosotros seguimos viendo positivo hacer esta vía. Vemos que cada vez está más cerca, que se está trabajando bien. Y volvemos a instar a que se siga colaborando, informando, estando encima, recibiendo las aportaciones que hagan todas las entidades locales, porque al final el objetivo, como digo, es que todas esas entidades locales de Navarra puedan ver su desarrollo, como dicen ellos, igual que en el futuro se desarrollará más toda la zona de Estella, como se desarrolló toda la zona de la Barranca, la zona de Leizaran, la zona hacia la Ribera, lógicamente, ya lo estaba por las vías de comunicación, y se desarrollará también lo que corresponde a la autovía Jaca-Huesca.

Por lo tanto, hay que seguir apostando y colaborando con el Gobierno para que esta vía sea una realidad en el tiempo. Lógicamente, ya sabemos que cuando se empieza a hablar de una vía de gran capacidad se tarda un tiempo, pero por lo menos, aunque había quien decía que esto era un sueño inalcanzable y que poco menos que era una idea, como digo, peregrina de UPN, ya se ve que ya va cogiendo cuerpo. También hay que decir que esos mismos decían que nunca se iba a desdoblar, por ejemplo, la variante de Estella. Me imagino que a estas alturas ya... Yo no les he vuelto a oír ninguna opinión y eso que no están tan lejanos, pero ya sabemos que aquí cada uno es esclavo de sus palabras, últimamente lo estamos viendo mucho, aunque no vamos a sacar la hemeroteca porque yo creo que no es momento de reproches, pero sí por lo menos de que aquellos que decían lo contrario reconozcan que esto va viendo la viabilidad. Muchas gracias.

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

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. Quiero dar la bienvenida al Consejero y a las personas de su departamento que le acompañan y agradecerle, en primer lugar, la información, una información muy interesante y detallada que nosotros vamos a estudiar en profundidad y, desde luego, con cariño, fundamentalmente porque el Partido Socialista de Navarra apuesta claramente por una conexión directa a través de una vía de gran capacidad entre Pamplona y Francia. De las informaciones del Consejero se puede avanzar que lo que parecía una negativa rotunda por parte de las diferentes autoridades francesas en estos momentos es una esperanza más que una ilusión, ya es*

algo constatable, ese proyecto incluso cofinanciado pues yo también coincido en que, efectivamente, puede ser un primer paso y ya un título, si no habilitante casi, para que esto se convierta en una realidad en el futuro. Por lo tanto, nosotros, desde ese apoyo evidente a una vía de conexión, vía de gran o de alta capacidad entre Pamplona y Francia, vamos a seguir este tema con muchísimo interés, ilusión y, desde luego, dando nuestra opinión en las pormenorizaciones correspondientes de todo lo que habrá que hablar, y mucho, a lo largo de los próximos años, pero dejando claro, una vez más, nuestro apoyo inequívoco a esta cuestión.

Es más, incluso tenemos alguna duda que plantear, pero sin más. Es decir, nosotros siempre hemos pensado que sería importante que una vía de gran capacidad, y no de carácter regional sino de carácter internacional, uniese Pamplona con el sur de Francia, pero, sinceramente, no nos preocupa tanto el carácter que se le dé a esa vía, sino la posibilidad de que se pueda romper lo que hasta ahora era una negativa, daba la impresión de que infranqueable, por parte de las autoridades francesas. Si el camino a seguir es la catalogación como vía regional, pues que sea la catalogación como vía regional. Bueno, una vez que está hecha, evidentemente, es más fácil conectarse con los grandes corredores de comunicación del sur de Europa, que nosotros pensamos que es la intención y la necesidad fundamental. Porque, claro, aquí hay muchos temas –voy a ser muy breve–, pero yo creo que no solamente estamos hablando de desarrollar una parte de Navarra, que por supuesto y más en este Parlamento, ¿de qué vamos a hablar, no? Evidentemente, ahí hay una parte de Navarra que si no tiene una vía de estas características se va a quedar en segunda división respecto del resto del territorio navarro. Pero desde la perspectiva del conjunto de la Comunidad Foral, es evidentemente que el conjunto de la Comunidad Foral, por lo tanto también Tierra Estella o la Barranca o la Ribera o la propia Comarca de Pamplona, que ya está conectada a través de otras vías de gran capacidad, aumentan sus posibilidades de desarrollo futuro si, además, existe esa vía. Por lo tanto, los primeros beneficiados, los más cercanos o los más próximos serán aquellas localidades que aparecen en el correspondiente corte de plano como afectados en primer lugar, pero es evidente que el conjunto de la Comunidad adquiere unas posibilidades de desarrollo de una dimensión, en ese sentido, superior. Nos parece, pues, que habría un doble interés e incluso habría un tercer interés, que es el interés nacional o estatal, porque, sinceramente, a nosotros nos parece que las conexiones de España con el resto de Europa por dos puntos, en los dos extremos del Pirineo, es algo que para el siglo XIX puede, pero para el XX ya se ha visto cómo queda y para el XXI no puede ser.

¿Todo esto es compatible –que es la siguiente ya de las últimas reflexiones posibles– con una construcción que respete el medio ambiente? Nosotros creemos que sí, depende de cómo se construya y es evidente que experiencia ya tiene Navarra en vías de trazado y de características muy complicadas en cuanto a su afección medioambiental. Nosotros pensamos que si las cosas se hacen bien, además de oyendo a las entidades locales, por supuesto, pero si las cosas se hacen escrupulosamente, muy escrupulosamente desde un punto de vista de respeto al medio ambiente, perfectamente esa vía es compatible ahí. Yo no soy un técnico y ahora me da no vértigo, pero sí miedo pensar cómo esa vía va a bajar de Roncesvalles a Valcarlos, me imagino que igual que al resto de sus señorías. Estamos en el año 2005 y creo que, además de cuesta abajo, si se quiere eso se puede hacer bien, integrándolo en el medio ambiente, siendo muy respetuosos. Esto, probablemente, será algo más caro, pero es también una inversión de futuro y no tengo ninguna duda de que con esas perspectivas ya se estará contando.

Dicho todo esto y dado ese apoyo inicial, que, lógicamente, iremos viendo, quería hacer dos pequeñas anotaciones. La primera de ellas –para terminar decía, señora Presidenta–, es que el futuro de las comunicaciones en Europa no pasa por la carretera, sea ésta de nuevo trazado, de un solo carril, de dos carriles, vamos, de ida y vuelta, o de cuatro, desdobladas, sino que pasa por el ferrocarril. Y si parecía imposible que las autoridades francesas abriesen una perspectiva de posibilidad a la conexión por carretera de altas prestaciones, yo creo que no tenemos que olvidar esa cuestión, pero ya como integrantes de uno de los dos estados fronterizos, fundamentalmente porque, si no, por más que vaya habiendo cada vez diferentes conexiones y se vaya permeabilizando la frontera por vía de carretera, va a ser una situación de difícil futuro. Por lo tanto, que no nos olvidemos de esa cuestión y en cuanto haya una oportunidad, por la razón que sea como puede ser ésta, de que desde el lado francés se admita esa conexión, yo creo que ahí tiene que haber una respuesta rápida y sin dudarlo por parte de las instituciones forales.

La segunda anotación era que en esta Comisión, que suele ser últimamente muy dada al debate, a mí me parece que la presentación de estas intenciones, incluso ya de este protocolo, es sumamente interesante. Yo creo que ésta es la forma de actuar, muy diferente de otras formas de actuar, como puede ser invitar a los ayuntamientos que se subleven a que presenten toda clase de mociones a favor de las alegaciones que el señor Consejero haya presentado al plan estatal de infraestructuras del Ministerio de Fomento. Yo creo, lo sabe desde la primera vez que vino a esta Comisión, y no sólo es la opinión de mi partido sino de más fuerzas

políticas también, que en materia de infraestructuras lo que se haga excede de una legislatura, yo creo que es la típica área donde lo que hay que hacer es buscar el consenso y no hacer política partidista con estos temas, porque realmente con lo que aquí está planteando el Consejero estamos hablando de 2015 o tal vez de más, por lo tanto, van a pasar muchas personas, va a haber muchas cosas, por lo tanto en este tema, donde es evidente que en Navarra hay que jugar no solamente con la capacidad que el autogobierno le da en materia de obras públicas sino también con la habilidad, lo que conviene es hacer amigos, evidentemente al otro lado de la muga con Francia, pero también al otro lado no sólo del Ebro, sino más allá, al otro lado de la frontera, de la muga, en definitiva, con lo que es el territorio común en materia de carreteras, que es el Ministerio de Fomento. Yo creo que ésa tiene que ser la vía correcta, y si las cosas van por ahí, evidentemente, el Partido Socialista las apoyará encantado. Si no van por ahí, también apoyará esta vía, pero desde luego lo hará con una sonrisa de menor intensidad. Muchas gracias.

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

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Por nuestra parte, agradecemos la información que ha dado el Consejero. En cualquier caso, nosotros no apreciamos grandes novedades en la situación en la que se encuentra este proyecto en relación con la que se podía encontrar hace un año o hace dos. Quiero decir que las grandes preguntas y las grandes decisiones está pendientes de ser tomadas y de ser respondidas y, por lo tanto, no sé dónde reside la gran novedad que ahora se puede presentar. Lo digo en relación con las grandes cuestiones que están planteadas: la posición de Francia. Bueno, la cooperación y colaboración entre la Comunidad Foral de Navarra y el Departamento de los Pirineos Atlánticos se ha ido materializando a lo largo de años a través de diferentes acuerdos que se han ido adoptando y que ha explicado el señor Consejero. Por lo tanto, ésas son posiciones conocidas y sobre las cuales no hay mayor novedad. Y en la posición de Aquitania o del Gobierno francés, negativa, recelosa, no favorable o como se quiera calificar, pero desde luego no impulsora de este proyecto, hasta la fecha, que nosotros sepamos, tampoco ha habido grandes. Por tanto, en relación con la posición francesa no sabemos realmente dónde residen las novedades, si es que existen. Y, si existen, que se digan con claridad.*

Lo voy a decir a través de una pregunta para que se explicite claramente cuál es la posición o cuál es la decisión o el planteamiento por parte del Gobierno de Navarra y, en su caso, si es conocido por parte del Departamento de Pirineos Atlánticos. Porque el Consejero ha afirmado que ambas administraciones son favorables y son plenamente competentes. ¿Esto quiere decir, para que le quede claro a mi grupo y a esta Comisión, que en el caso de que el Gobierno francés y Aquitania mantengan una posición no favorable, ésta será intrascendente a efectos de llevar adelante y ejecutar el proyecto? Ésta es la pregunta y quisiera una respuesta clara por parte del Gobierno de Navarra. Porque si esto es así, si efectivamente la posición de otras administraciones, de esa entelequia llamada Francia en palabras del Consejero, yo creo que es mejor que las autoridades francesas no escuchen esta expresión en la boca del Consejero, aprovecho para decírselo, si ésa es la situación, pues eso sí que sería un dato sustantivo y mi grupo quisiera saberlo. Si es intranscendente esa posición no favorable a efectos, por ejemplo, de financiación, ¿el Departamento de Pirineos Atlánticos está condiciones de financiar por sus exclusivos medios, por ejemplo, la parte de financiación francesa, que según se ha conocido está en torno a lo trescientos millones de euros?, por ejemplo. Si no es así, esa financiación entre esos estados ¿en qué se sustanciaría si no hay apoyo por parte de Aquitania o por parte del Estado Francés? Y ahí entramos ya en el problema de la financiación. Lo digo porque estas son las preguntas que si tienen una respuesta clara sí que podrían aportar novedades sustanciales en la situación, pero, si no, a juicio de nuestro grupo creemos que no. Nos da la sensación de que de la intervención del Consejero no se deducen respuestas claras. Por lo tanto, se lo planteo claramente y de sus repuestas veremos si podemos deducir que hay novedades o no en relación con la situación que podíamos tener hace poco tiempo.

Otra cuestión que su intervención nos ha suscitado. Ha afirmado que en este último estudio que se ha realizado, que ha sido contratado por el Departamento de Pirineos Atlánticos, había un aspecto el Gobierno de Navarra que tenía especial interés en tratar, así hemos creído entender, y es qué efecto se produciría en el tráfico en el caso de que la parte navarra de esta infraestructura se construyese y la francesa no. ¿El interés del Gobierno de Navarra en conocer ese hipotético escenario reside en que por parte del Gobierno de Navarra se contempla la posibilidad de construir en el futuro sólo la parte del tramo navarro aunque por parte de Francia no haya un compromiso de seguir adelante? Lo pregunto porque por lo menos entenderá que se suscita la duda de que, si el Gobierno de Navarra tiene interés en conocer la situación creada en este escenario, queramos saber si ese escenario es contemplado o no por parte del Gobierno de Navarra. Y a partir de aquí, poco más.

Me ha parecido que la intervención del portavoz del grupo de UPN era una intervención con un ánimo –y lamento que no esté aquí ahora– de polemizar con el resto de grupos de la oposición, haciendo afirmaciones de que el tiempo pone a cada uno en su lugar, intentando ponerse medallas por parte de UPN, incluso he entendido hasta personales cuando ha hecho una alusión a que él ha participado desde el principio en este proyecto. Yo creo que esta Comisión no es el escenario para polemizar entre los grupos parlamentarios, sino para escuchar la información del Consejero y para que el Gobierno de Navarra nos dé toda la información de que disponga. En cualquier caso, el Gobierno de Navarra, el Consejero nos ha informado hoy aquí de que en un plazo de año y medio o dos años habrá que tomar la decisión definitiva y, por lo tanto, a mi grupo le parece que el portavoz de UPN ha corrido un poco demasiado a la hora de ponerse medallas y a la hora de intentar polemizar o sentenciar en relación con la oposición cuando todavía la decisión, realmente, ni siquiera está tomada. Por lo tanto, al portavoz de UPN le aconsejaría un poco de paciencia a la hora de ponerse medallas o a la hora de avanzar demasiado.

En cuanto a la financiación, ¿es necesaria la financiación del Gobierno francés o del Estado francés, es necesario el apoyo del Estado francés, también, para que la Unión Europea entre en un proyecto de cofinanciación? Quiero decir, y vuelvo a insistir un poco en lo mismo, ¿es determinante la posición del Estado francés en este sentido, o sólo la posición favorable de Pirineos Atlánticos sería suficiente?

Para finalizar, le diré que hay una parte de su exposición que, francamente, yo creo que habría que retirar en la exposición en diapositivas que ha realizado, y es la frase final de las mismas, eso de "ahora o nunca", que parece muy similar a "yo o el caos", me parece que es un tanto excesivo. Señor Consejero, permítame que se lo diga, a mi grupo le parece un tanto excesivo, y por una razón, que yo creo que va a entender, y es que ahora va a comenzar un proceso de exposición pública y de debate, o va a empezar en breve, en un período de tiempo escaso, y la mejor forma de que esos debates sociales, públicos con entidades locales, con instituciones, con ciudadanos, con organizaciones se puedan hacer en un clima racional, sereno y sin más tensiones de las que necesariamente se deban producir, es no introducir argumentos como "ahora o nunca", "yo o el caos", si me lo permite. Por lo tanto, yo le aconsejaría esa rectificación en la exposición que ha realizado. Nada más y gracias.

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Arratsalde on. Como no podía ser menos, también agradezco la información aunque con dos meses de retraso con respecto a cualquier otro agente social de esta Comunidad, porque, prácticamente, hemos tenido que seguir todo este procedimiento por la prensa, incluso los planos que se nos presentan. A mí la información me parece interesante para empezar, señor Consejero, a pesar de que a la petición que le hizo nuestro grupo contestó que no había información que dar, que cuando hubiese ya nos la pasaría. Nos basta con que nos pase lo que nos ha presentado hoy. Como le hemos vuelto a pedir formalmente dicha información, con que nos pase lo que nos ha transmitido hoy será suficiente. Posteriormente, ya se la iremos pidiendo.*

En cualquier caso, derivado precisamente de ese principio y, además, porque no es el momento, nosotros no nos vamos a posicionar en estos momentos en esta Comisión, ni mucho menos, sobre esta infraestructura. Sin embargo, hay dos o tres elementos que de la exposición que se ha hecho nos llaman un poco a una reflexión. En primer lugar, la reconversión al carácter regional de la vía de comunicación que se plantea. Ni siquiera parece que se crea mucho esa reconversión cuando se explica, primero porque es muy difícil creer que una vía que puede llegar a costar mi millones de euros tiene carácter regional. No encaja en el modelo de vías de carácter regional con ese planteamiento. Además, porque en toda la exposición, así como cuando lo hemos leído anteriormente en la prensa y cuando hay declaraciones, siempre se habla de tiempos entre los extremos y de tiempos de conexión con la Burdeos-Toulouse, es decir, siempre estamos hablando desde el punto de vista de los extremos de esta vía y en ningún momento de la exposición se ha dicho, por ejemplo, una empresa pequeña que está instalada en Burguete en cuánto tiempo podría llevar sus productos a no sé qué punto del mercado. Siempre estamos hablando exclusivamente de una vía de gran capacidad que debe prestar sus servicios a movimientos económicos que no se van a parar, me temo que no se van a parar en la zona más allá de que, derivado de dicha vía, si se construye, pueda generar no sé qué tipo de actividades o pueda facilitar, como todo a cambio de un costo, sin ninguna duda, ciertos servicios a la zona. Pero en la propia presentación a pesar de la reconversión al carácter regional de la vía, en el fondo el discurso no se ha modificado. Nadie se ha creído, ni siquiera los proponentes, ni siquiera el señor Consejero en este caso, el tema del carácter regional.

Otro aspecto que nos llama la atención es con respecto al trazado y cómo se admite con toda normalidad que hay dos elementos con respecto al trazado claramente diferenciados: lo que tiene que ver con la parte navarra y lo que tiene que ver con

la parte de Iparralde-Pirineos Atlánticos. Y es que algunos ya hemos utilizado hace mucho tiempo esa carretera. Por ejemplo, yo he ido muchas veces desde ahí a Baigorri, capital de la sexta merindad –todavía está la fábrica donde se producía la moneda navarra–, y ya sabemos lo que es esa carretera. Lo sabemos. Es decir, si el tramo navarro requiere ser completamente nuevo, probablemente cabría la posibilidad de hacer una misma reflexión sobre esa carretera, salvo que las administraciones de un lado y otro estén hablando de una vía inicialmente diferente y la apuesta sobre el modelo de vía que se va a construir en la parte navarra no coincida exactamente con las previsiones que pueda tener la parte de Iparralde, porque da la impresión, además, que de ese 60 por ciento que se mantiene, pero es que el otro 40, como usted bien ha dicho, es casi todo las variantes de las poblaciones. Por lo tanto, el aprovechamiento real de la vía actual en la parte de Pirineos Atlánticos es casi del cien por cien, salvo las variantes de poblaciones. Incluso, el hecho de que se haya dejado hacer el anteproyecto a Pirineos Atlánticos probablemente tenga su sentido, que prefieran atar muy bien la parte que les corresponde a ellos, el tipo de proyecto que les corresponde a ellos, y no dejarlo en las pretensiones del modelo de vía que pueda tener, en este caso, su departamento. Por lo tanto, incluso ese hecho de que sean ellos quienes lo vayan a redactar tiene su propia interpretación.

Un tercer aspecto que me parece curioso es quién paga esto. Estamos hablando de muchos millones. No sé cuántos serían en el trazado de Navarra, ¿quinientos millones, setecientos millones? No lo sé. ¿Quién paga esto? Dice que vamos a pedir a Europa. Sí, pedir, pedir, no dar, no dar, no sé qué va a pasar. Pero ¿cuánto le va a costar a esta Comunidad y a costa de qué ese dinero? Porque, metidos como estamos ya en las autovías en que estamos, ya sabemos lo que ha hecho su departamento en 2005: cero redes de carácter local, cero redes de carácter de comunidad, cero variantes, etcétera. Ha eliminado todas las inversiones en vías de comunicación para mantener las autovías que tiene encima de la mesa. Y nos está planteando una apuesta de quinientos millones, setecientos millones de euros en proyección para los próximos años, ¿a costa de qué? Porque eso es importante.

También me llama la atención una reflexión que ha hecho usted de que no merece la pena reformar la vía actual, es mejor plantearse un trazado nuevo. Oiga, ¿y por qué no aplicó eso en la 121?, que ya la tenemos con un tráfico consolidado y también es una apuesta de futuro. ¿Por qué está reformando el trazado de la 121? ¿Por qué no ha hecho lo mismo en la 121?, donde ya tenemos un problema de tráfico consolidado y donde se está generando precisamente con las mejoras grandes problemas. Entonces, o vale para todo o no vale para nada, señor Consejero.

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

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Buenas tardes, señora Presidenta, muchas gracias. Agradecemos al Consejero y al Director General la información que se nos ha trasladado con respecto a esta vía que, desde luego, en Convergencia tenemos claro que tiene una transcendencia enorme con respecto a las comunicaciones de esta Comunidad con el país vecino y, desde luego, también en el ámbito nacional e internacional, porque comparto el criterio de que, efectivamente, una vez construida esa vía, el carácter predominante se lo darán probablemente otras cuestiones que escapan al control puramente político y los deseos se podrán o no transformar. En todo caso, yo creo que es importante que se valore desde el Parlamento de Navarra, que es la sede en la que estamos, y dentro de la Comunidad Foral de Navarra la importancia de esa comunicación regional, que, efectivamente, la tiene, con una parte importantísima de Europa y con una zona en clara expansión, como ha expuesto el Consejero, que es la zona en concreto Pamplona-Toulouse, pero sin desatender las otras relaciones con el sur de Francia, pues hay más de 150 kilómetros de frontera natural y, desde luego, las comunicaciones en este momento no son ni muchísimo menos las más razonables que debería haber para mantener unas relaciones tanto comerciales como culturales y sociales lo más normalizadas posibles.*

Al portavoz de Izquierda Unida le parecía mal lo de "ahora o nunca", y, en todo caso, me parece que los momentos hay que aprovecharlos y soy consciente también de que este momento actual hay que aprovecharlo, porque desde el principio, cuando salió este tema, y comparto la opinión del portavoz del grupo socialista, efectivamente, había una negativa y un rechazo absoluto por la parte francesa, sin la cual no tendría mucho sentido esta comunicación. Y en la situación actual yo creo que varía, y varía además en lapsus de tiempo relativamente pequeños, porque en las dos únicas reuniones en las que he participado, y no pretendo colgarme medalla alguna porque mi papel ha sido el de mero oyente en las reuniones del Gobierno de Navarra con la región de Pirineos Atlánticos, pues se ve que en casi dos años ha habido un cambio sustancial en algunos aspectos de la recepción por la parte francesa de esta vía de comunicación. Y la situación es que cuanta más comunicación y cuanta más explicación hay..., y lo del otro día en Roncesvalles es un claro ejemplo de que había una apreciación mayoritariamente positiva de la parte

francesa, que digamos que es la más contraria, porque la parte navarra que ahí se expresó, desde luego, apoyaba completamente el proyecto, y luego ya valorarán ellos por qué lugar exactamente de su terreno tiene que pasar, pero yo creo que el apoyo navarro era mayoritario y abrumador, y eso también animaba a la otra parte a manifestarse también en sus opiniones mayoritariamente a favor del mismo.

Es cierto que ese tirón que se tiene ahora no se puede desaprovechar y que los impulsos que hagamos de unidad también desde las instituciones navarras van a ayudar clarísimamente a que ese proyecto sea una realidad, y en ese sentido desde Convergencia lo apoyamos como se han apoyado todas las infraestructuras de este tipo que se han hecho, desde la autovía del Norte, la autovía del Camino, también la autovía de unión con Huesca, porque la propia realidad nos hace ver que las comunicaciones son la parte sustancial y primordial para el desarrollo de una zona. Y eso se ha visto claramente en Areso, donde hay personas afiliadas al partido que han tenido responsabilidades de gobierno, que en este momento son concejales en ese ayuntamiento, donde en poco tiempo se ha duplicado la superficie que han destinado a un polígono industrial, porque se han querido incorporar al desarrollo que supone para ellos esa vía de comunicación que ha sido la autovía del Norte.

Cuando se habla de la Montaña, del Pirineo, las ayudas que se dan desde el Gobierno de Navarra, desde el Parlamento siempre se consideran escasas, pero, desde luego, mejorar la capacidad de comunicación con Francia, donde tienen un mercado clarísimo, y, desde luego, les va a ayudar sin ninguna duda, es una cuestión que no se puede dudar.

La otra parte, cuando habla, lamentablemente es porque a lo mejor están conformes con su estatus en ese sentido de vivir del turismo y no querer potenciar ningún otro tipo de desarrollo industrial, eso por lo menos se dejaba caer en alguna manifestación por algún alcalde.

Yo creo que Navarra y los alcaldes de esa zona apoyan claramente un desarrollo de todo tipo, no solamente ése, que les dejaría una capacidad de actuación un tanto mermada, y, por lo tanto, creo que eso es importante.

Esa realidad es la que nos hace ver que no hay sinceramente un dato negativo para oponerse a esta vía de comunicación, que los impactos medioambientales que, efectivamente, se dan y no se trata de decir que no existen, se minimizarán, pero existen y eso está claro. Ayer salíamos los miembros de la Comisión de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente a ver un poco la comarca, y está claro que desde la altura ver una vía de comunicación de gran capacidad supone una agresión clara al medio ambiente, que es insoslayable y que no puede negarse, pero, en todo caso, los beneficios son infinitamente superiores a ese impacto visual que supone cortar, por ejemplo, una zona natural verde con una carretera. En ese sentido, está claro que para mantener la mayor parte de verde y la mayor parte de zona protegida es necesario que haya riqueza en esas zonas porque, si no, no tendría ningún sentido, y en ese caso la autovía nos parece, y comparto con el Consejero que es un momento importante, y no sé si es ser un poco exagerado decir que "ahora o nunca", yo comparto que desde luego ahora es el momento de aprovechar la situación y de apoyar desde Navarra sin ambages esa vía, porque yo estoy convencido de que, cuanta mayor unidad seamos capaces de trasladar desde aquí, más fácil va a ser convencer a los pocos o muchos dudosos que quedan en la parte francesa. Nada más.

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

SRA. SANTESTEBAN GUELBENZU: *Gracias, señora Presidenta. Bueno, agradecemos al señor Consejero las informaciones que nos ha dado y desde Eusko Alkartasuna no tenemos absolutamente nada en contra de la transpirenaica, pero sí que es cierto que a mí sí que me parece que es lugar para reproches, porque mirando las salidas, la única vía que no es ni autovía ni autopista es la 121, y le voy a leer una frase literal del señor Consejero: "Porque una carretera reformada no es un proyecto de futuro". Oiga, y me lo dice usted a mí, y resulta que cuando están haciendo valoraciones del volumen de tráfico que va a tener la carretera en el año 2015 y se dice que por su carácter regional no pretende desviar el tráfico pesado nacional, me tengo que seguir resignando a que sea la 121-A por la que vayan, porque, además, en la A-15 y en esta nueva vía se propone un tráfico pesado con peaje, pues, hombre, comprenderá usted que no es precisamente para estar saltando de alegría. A mí me parece muy bien, y creo que el desarrollo sostenible en Navarra hace que todas las vías y que las zonas más deprimidas puedan tener una vía, aunque, ojo, la carretera por sí sola no les va a dar el desarrollo, me parece muy bien que lo tengan, pero, desde luego, quiero constatar el agravio comparativo objetivo que hay que denunciar en este momento por lo que supone que en el proyecto de futuro no se considera una carretera reformada para esta carretera, que se le está dando un carácter regional y del que no se pretende además desviar el tráfico de la 121, valga para la 121-A, que ya me hubiese gustado a mí. Es que yo no sé si los franceses les han obligado a hacer política-ficción de lo que puede ser el tráfico de aquí al 2015, y como la carretera 121-A era com-*

petencia exclusiva de la Comunidad Foral de Navarra no han pensado cómo vamos a estar en el año 2015. Yo, desde luego, le garantizo una cosa: en el año 2015 estaremos colapsados, y mucho antes, y usted sabe que en cuanto se termine va a estar permanentemente colapsado porque no somos ni una autovía ni una autopista, somos sólo una vía de gran capacidad, que se ha considerado insuficiente para una zona de Navarra que en este momento no tiene ni tan siquiera garantizado un tráfico suficiente que la justifique. Porque, claro, dicen que vamos a estar de Pau y de Toulouse a no sé cuánto tiempo, pero ¿cuántos van a ir a Toulouse? ¿Se sabe qué tráfico va a generar desde Pamplona?, porque si no se pretende desviar el tráfico nacional, habrá que justificarlo con el tráfico interior, el propio de la Comunidad hacia Francia.

Mire, a mí me parece que una cosa es hacer carreteras y otra cosa es solucionar el tráfico, y cuando se justifica una autovía para esquiadores se puede hacer un boulevard para ir a Pau, y lo siento, pero, desde luego, quienes estamos padeciendo la 121-A, asumiendo y reconociendo las enormes mejoras que se han hecho, que eso es evidente e innegable, cuando se plantea esta inversión, a la que se da un carácter regional, que además se sabe que va de aquí a Pau, a enlazar a Toulouse, oiga, ¿y al que va a Burdeos le va a venir mucho peor? Cuando resulta que en Bayona hacen una inmensa ciudad del transporte, cuando resulta que desde Bayona y desde la Comunidad Autónoma Vasca se está pensando que la solución del transporte también puede ser marítima, ¿qué pasa, que vamos a descubrir ahora...? Me alegro un montón, seguramente habrá que ser muy cuidadoso, me gustaría saber si el trazado va a tocar el Quinto Real, que para mí es importante, yo soy de esa zona, la conozco y me gustaría saber por dónde piensan tirar desde Erro, si van a tocar el Quinto o no, y, desde luego, quiero constatar que hacer sólo una carretera no va a ser suficiente para la zona.

En todo caso, le agradezco la información y estaremos pendientes de que desde el departamento se vayan atendiendo las demandas de los ayuntamientos porque, además, sé que al Consejero le importa mucho la opinión de los ayuntamientos y a ver si entre todos podemos hacer algo, eso sí, dejando constancia expresa del agravio que desde luego supone que la 121-A no haya tenido ni previsión de futuro ni un tratamiento de autovía o de autopista. Gracias.

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

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes a todos. Agradezco la presencia del señor Consejero y de las personas que lo acompañan. En primer lugar, y tras agradecerle sus explicaciones claras que ha dado en esta Comisión, le quiero mostrar nuestra preocupación por su planteamiento. No tenemos nada en contra de esta obra, ni mucho menos, pero sí quisiera decir que ustedes consideran necesaria la realización de esta obra, la transpirenaica –que todavía no sabemos si se llama autopista o autovía, todavía no se nos ha aclarado, porque, según hemos leído en la prensa, podría ser cualquiera de las dos cosas–, para conseguir el desarrollo de esta zona del Pirineo, y nosotros, sin embargo, creemos que sólo con la construcción de una autovía no se produce el desarrollo socioeconómico de una zona deprimida. Si realmente se pretende contribuir al desarrollo de una zona entendemos nosotros que este tipo de comunicaciones deben ir acompañadas de medidas complementarias, medidas complementarias dirigidas, en primer lugar, a la población local con el fin de fomentar las actividades económicas y mejorar también la protección ambiental de la zona, y, en segundo lugar, medidas tendentes a mejorar la dotación de servicios y, en definitiva, a potenciar el desarrollo endógeno de ese territorio, buscando, si es preciso, cofinanciación europea.*

Nosotros en varias ocasiones, y la última de ellas fue con ocasión de los Presupuestos Generales de Navarra, tengo que recordarlo, hemos mostrado nuestra preocupación por la falta de política de desarrollo en la zona del Pirineo navarro, por cierto, una de las zonas con menores índices de desarrollo y con graves problemas de envejecimiento de sus habitantes e incluso con problemas de despoblamiento en este momento, y ante ello propusimos un estudio para realizar un plan de desarrollo integral de la zona pirenaica, incluida la carretera, estudio que fue denegado o rechazado, y de ahí mis dudas sobre si la apuesta de desarrollo de la zona va precisamente con esta autovía o autopista o si es real o si se trata sólo de buenas palabras e intenciones y, por lo tanto, su proyecto lo único que persigue es construir la carretera.

Respecto al contenido concreto de este proyecto que hoy se nos ha presentado quiero referirme, en primer lugar, a las vías de comunicación, y es obvio que lo primero que debemos tener en cuenta es la demanda de esa zona que se pretende comunicar, la zona navarra, me refiero, y en este sentido, en la zona existe una demanda urgente de mejora de sus comunicaciones, porque es una de las áreas peor comunicadas de Navarra, y, sin embargo, tanto en esta zona como en la llamada sexta merindad de Navarra creemos que la demanda no se refiere a una vía de gran capacidad, sino a reformar y mejorar las vías actualmente existentes, aunque se ha dicho que eso no es un proyecto de futuro, de manera que puedan salvarse median-

te túneles las dificultades orográficas de Ibañeta, Erro y Mezquíriz, que eso sí que nos parece absolutamente urgente.

Creo que también es urgente realizar estas mejoras y no permanecer inactivos hasta que se haga la vía de gran capacidad, sin antes hacer ningún tipo de mejora a la espera de que pueda construirse una autovía o una autopista y, además, y aquí finalizaré mi intervención, dudo mucho de que el Estado francés finalmente apueste por la vía que ustedes están planteando. Por lo tanto, yo iría en un principio a mejorar las comunicaciones de estos pueblos, a buscar, de alguna forma, el desarrollo de los mismos, y a partir de ahí ponernos a estudiar una vía de gran capacidad que en el futuro podría ser muy bueno, no decimos que no, no estamos en contra, pero primero habría que hacer un estudio de desarrollo de la zona de la que estamos hablando. Muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muchas gracias por sus intervenciones. Intentaré responder lo más ajustadamente posible y por orden. La intervención de UPN se da por descontada, se lo agradezco. Evidentemente, ha sido un proyecto impulsado por el Gobierno de UPN y también hay que decir que, generalmente, ha recabado apoyos de otros grupos políticos, e, incluso, la esperanza de este Gobierno es que, al final, cuando se vea la bondad de este proyecto tenga la unanimidad del respaldo, como ha pasado en otras vías recientes; en eso trabajaremos.*

En cuanto a la intervención del señor Lizarbe, salvo en lo último, sobre lo que haré un breve comentario porque es un tema que en realidad no tiene mucho que ver con lo de hoy, le diré que comparto al cien por cien lo que ha dicho en todas sus reflexiones, no he querido entrar en mucho detalle en un tema que ya hemos hablado aquí alguna vez, que es la situación de las comunicaciones del Pirineo y también el tema del ferrocarril, porque es cierto, pero hoy se trataba fundamentalmente de exponer la situación de un anteproyecto en concreto, no de reflexionar muy extensamente sobre estas circunstancias, pero es cierto que nos enmarcamos dentro de una situación absolutamente obsoleta en cuanto a las comunicaciones entre España y Francia y que nos afecta directamente a Navarra. Lo que también es cierto, y luego lo ligaré con una aportación que ha hecho el señor Jiménez, es que desde hace seis o siete años se está poniendo de manifiesto por todas las regiones españolas la verdadera catástrofe que significan las relaciones de comunicación terrestre entre las regiones pirenaicas españolas y las francesas, porque, evidentemente, no se avanza nada, y todo lo que se avanza, verbigracia el túnel de Somport, pues es una verdadera desgracia lo que ha pasado, lo que está pasando y lo que pasará con esta infraestructura.

Quiero decir que apuestas que quizás por parte de Navarra de ir muy adelante con comunicaciones rompedoras en cuanto a nuestro papel fronterizo con Francia, yo creo que sí estamos llegando a conclusiones quizás más sosegadas, es decir, que realmente esto sí que puede ser una vía de comunicación de carácter regional pero con características de una vía de comunicación de futuro, es decir, es compatible perfectamente construir una autovía, con independencia de cómo se financie, igual que se están construyendo el resto de autovías en Navarra, es decir, no hay por qué apostar por captar gran tráfico en Navarra. Yo hace tiempo dije y no se me entiende, pero, en fin, es una frase que la repito, que yo lo que quiero son infraestructuras, no quiero tráfico, porque las infraestructuras permiten el desarrollo, aquí no es cuestión de coger 5.000 camiones de los que pasan por Irún para traerlos a Navarra, yo creo que eso no lo queremos nadie, lo que queremos es... Pero, en fin, a veces se confunden los conceptos.

Incluso, al principio de este proyecto parecía que lo que queríamos era construir el gran eje de comunicaciones entre España y Francia pasando por Pamplona, y yo creo que el tiempo nos ha hecho reflexionar a los que estábamos en este proyecto y realmente en este aspecto nuestros colegas franceses nos han hecho moderar, de alguna manera, nuestro discurso y yo creo que es una buena sugerencia. Y esto, y no quiero irme por las ramas, sí que se enmarca dentro de una política de comunicaciones entre las regiones fronterizas españolas y las francesas, es decir, puede haber grandes vías de comunicación por carretera, fundamentalmente en los pasos de los extremos, pero se tiene que complementar necesariamente con vías competentes de carácter regional y una de éstas tendría que ser la que hoy estamos tratando, y, sin duda, señor Lizarbe, comparto también plenamente que esto se enmarca también dentro de un proyecto donde el ferrocarril, desde luego, tiene que tener un claro papel de futuro. También comentamos en su día que el Gobierno de Navarra apuesta directa, activamente y con plena decisión en que Navarra cuente con una conexión ferroviaria de gran capacidad con Francia a través de la "Y vasca" de manera que sea complementaria para el transporte de mercancías en el futuro. Insisto en que yo creo que es ahí donde estamos.

No voy a entrar en los detalles, pero a la pregunta de cómo se puede bajar desde Valcarlos hasta Arneguy o desde Roncesvalles hasta Arneguy con esa carretera que ahora conocemos que es

terrorífica, lo cierto es que por pendiente, es decir, por diferencia de altura, y por distancia hay incluso algo más de lo que se necesitó para bajar desde Pagozelai hasta Andoain, es decir, ya se ha hecho entre Navarra y Guipúzcoa, hacer una bajada de cota relativamente importante, que son 400 metros, incluso menos, una distancia que te lo permite, la bajada de Roncesvalles hasta Arneguy es muy similar –o será muy similar si se construye– a lo que ya se construyó en su día entre Pagozelai y Andoain, o sea, es una buena pregunta pero yo creo que merece respuestas también gráficas porque, si no, es difícil de imaginar. Está dibujado y luego haré una invitación general a todos ustedes para ver toda la documentación que hay en el departamento, por supuesto.

Y está el tema de las alegaciones del PEIT, que es a lo que ha hecho referencia y que está en la prensa creo que de hoy o de ayer, no hemos querido sublevar a nadie, por supuesto, Dios nos libre, en la carta que se remitió por mi parte, a instancias del Gobierno de Navarra, a todos los ayuntamientos de Navarra se decía expresamente que no estamos en contra de la planificación del Estado, se dice expresamente en la carta, es decir, no queremos ni mucho menos enfrentarnos a la Administración del Estado, creemos que tenemos que llevarnos bien, pero entendemos que es un momento muy importante porque se están planificando las infraestructuras del Estado, y, por tanto, de Navarra, para los próximos veinte años, y entendíamos que los ayuntamientos de Navarra tenían que conocer la opinión del Gobierno, tanto los gobernados por UPN, como los gobernados por el Partido Socialista o por cualquier otra formación política. Se les ha mandado a todos los ayuntamientos de Navarra, entonces, para que conozcan cuál es la posición del Gobierno de Navarra en este asunto de tanta importancia, y quien quiera que se sume a lo que ha dicho el Gobierno de Navarra, que haga otro tipo de alegaciones o, como dice alguien de su partido, que agradezca al Estado el que haya un PEIT, pues también ¿no? Yo sólo quiero decir un cosa: el Ministerio de Fomento ha recibido miles de alegaciones. Hoy se ha publicado ya la primera oleada de la situación del PEIT, ha recibido miles de alegaciones de toda España, con lo cual, yo creo que Navarra ha hecho lo que tenía que hacer, que es analizar ese documento y tomar posición, que no es una posición agresiva, en absoluto, es una posición coherente e, insisto, y con esto termino, Navarra tiene un título, que es un acuerdo de infraestructuras que tenemos que defender a capa y espada, porque eso no lo tienen otras comunidades autónomas, nosotros sí. Entonces, Navarra tiene que defender ese documento, y les invito a todos a que lo defiendan con nosotros, porque eso no lo tienen otras comunidades, y como la Ministra y el PEIT están diciendo que van a respetar los acuerdos firmados entre el Estado y las comunidades autónomas, pues, con perdón, lo tenemos a huevo. No quiero trivializar pero ésa es la postura formal del Gobierno y, como les digo, el Ministerio de Fomento ha recibido miles de alegaciones en esta materia, prácticamente todas las comunidades autónomas han alegado, supongo que más o menos de manera activa, en relación con este documento tan importante para los próximos años de las infraestructuras en España.

En cuanto a lo que ha dicho el señor Nuin, en representación de Izquierda Unida, yo discrepo cuando dice que no hay grandes novedades. Hombre, creo que es una gran novedad, o novedad, que el Consejo General del Departamento francés de Pirineos Atlánticos haya contratado todo un anteproyecto de una vía de comunicación, con características de autovía, entre la autopista A-64 y Pamplona. A mí eso me parece una novedad, aunque nosotros tampoco queremos darle bombo y platillo, pero, bueno, es hasta histórica, que una administración francesa contrate un anteproyecto formal con visos de realidad con lo que significa también desde el punto de vista político de riesgo para ellos, porque quizás tengan más riesgos ellos que nosotros, bueno, que se haya embarcado en este proyecto creo que sí que merece la pena ser resaltado, porque es cierto, es una novedad muy importante.

En cuanto al papel de las administraciones francesas, también es importante repetir o ampliar lo que he dicho. El Consejo General del Departamento de Pirineos Atlánticos no es que apoye la infraestructura, es que está implicado en el proyecto junto con nosotros, con todas las reservas propias de un proyecto de estas características. La siguiente región, Aquitania, que no tiene competencias en materia de carreteras, es evidente que no ha apoyado este proyecto nunca, tampoco lo ha atacado, porque también sabemos que dentro de la sensibilidad del gobierno de Aquitania, que es un gobierno del Partido Socialista francés con los verdes, no sé exactamente si es con los verdes y con el Partido Comunista, pero sí que existe una coalición entre Partido Socialista francés y verdes, sabemos que el presidente de Aquitania, según nuestras informaciones, es más favorable a este proyecto que otra parte de la administración, pues como en todas las organizaciones complejas hay sensibilidades diferentes.

Y en cuanto al Gobierno francés, me permitiré decirle que en todas las cumbres franco-españolas, tanto a nivel de ministros como a nivel de presidentes de gobierno, que se han realizado en los últimos cuatro o cinco años se ha tratado expresamente este proyecto, en todas las actas figura que se ha tratado expresamente y en todas las actas lo

que vienen a decir los dos estados es que se felicitan por el avance de los estudios del eje de comunicación Pamplona-Orthez, que cuenta con la cooperación de la Unión Europea, y eso en todas las actas, en la de Perpiñán, en la de Zaragoza, en la de Santander, en las últimas reuniones, tanto a nivel de presidentes de gobierno como de ministros de Fomento, aparecen. Quiero decir que bien podría aparecer en las actas que el Gobierno francés no apoya la operación.

Y le diré más, no tuvo mucha transcendencia porque no se quiso que la tuviera, pero la última reunión de los directores generales de carreteras de España y de Francia que se mantuvo con el Gobierno anterior, no sé si ahora ha vuelto a haber o no, pues hace tiempo que no estoy tan informado como antes, pero la última reunión de directores generales del Ministerio de Fomento y del Ministerio de París, que son señores que tienen un cierto poder de decisión en este campo, se realizó en Pamplona. Y el director general de carreteras de Francia comió en Valcarlos, porque fuimos hasta Roncesvalles, bajamos a Valcarlos, vio todo el eje, o sea, que es un tema conocido plenamente por la administración central francesa. Puedo decir que en esa reunión por primera vez se invitó al Gobierno de Navarra, porque, evidentemente, no son una competencia del Estado español las carreteras en Navarra, se nos invitó, participamos, las opiniones les puedo decir que eran favorables, no voy a ser más optimista que esto, y, bueno, ahí quedó el tema. También les diré como anécdota que son tan escrupulosos en Francia que el director general de carreteras de Francia no quiso entrar oficialmente en Francia a través de una carretera competencia del departamento francés de Pirineos Atlánticos, para que veamos hasta qué punto llega el escrúpulo administrativista, y entonces en la frontera se montó en su coche oficial y cogió el coche y se fue a Biarritz o a donde fuera, pero así como recorrió todo el recorrido íntegramente entre Pamplona y la frontera tuvo el escrúpulo de no invadir las competencias del Consejo General del Departamento de Pirineos Atlánticos. Esto fue en marzo de 2004 –igual me fallan las fechas pero ahí las tenemos–.

Por último, en cuanto a la frase de "ahora o nunca" pues, evidentemente, no es más que para llamar la atención. Yo lo que sí les digo que lo de "o yo o el caos" pues evidentemente no, y es obvio que no, seguro que vendrán otros que lo harán mejor, pero lo que sí que es cierto es que hay una oportunidad en este momento para Navarra y para los Pirineos Atlánticos de que un proyecto puede madurar. Si en este momento se aborta, por las razones objetivas que pudieran darse, yo creo que se necesitarán años para retomar esta iniciativa, entonces ese nunca lo digo desde el punto de vista de los que podamos estar hoy en día al frente de las responsabilidades de Navarra, nosotros y el Parlamento. No es más que esa apreciación.

En cuanto a la exposición del señor Jiménez, por parte de Aralar, ha dicho al principio que se enteran con dos meses de retraso, y yo lo lamento, usted sabe, y lo sabe de primera mano, que el mismo día de la reunión en Roncesvalles yo pedí comparecer ante el Parlamento, y por cuestión de agenda parlamentaria estamos hoy aquí, yo si hubiera sido al día siguiente, al día siguiente se hubiera informado. El mismo día pedí comparecer ante todos ustedes y no creo que sea de reprochar que estemos a 6 de abril, ni mucho menos. Yo por mi parte ya les he dicho muchas veces que estoy encantado de venir aquí.

En cuanto a que la transformación en una carretera regional no se la cree ni el Consejero no es cierto. Yo sí que me creo, porque nos han convencido de ello nuestros colegas franceses, que esto puede ser una carretera de carácter regional con características de autovía, y me lo creo a pie juntillas, porque nos creemos que el esquema de comunicaciones y de tráfico en la parte occidental del Pirineo es la que antes les he dicho, es decir, el gran tráfico por Irún y la conexión, con características de autovía, entre Navarra y Francia por esta vía de comunicación, y me lo creo a pies juntillas, o sea, que así es porque me lo creo y lo puedo decir.

En cuanto a que haya contratado Pirineos Atlánticos el proyecto para no dejarnos a nosotros hacer el proyecto de acuerdo a nuestras características pues no es exactamente cierto. Lo han contratado ellos, es una ingeniería franco-española donde participan, además, ingenieros navarros, y la comisión de seguimiento se hace paritaria, es decir, hay una dirección del proyecto exactamente igual por parte de la Dirección General de Obras Públicas y por parte de los directores del servicio francés, entonces, es una posición totalmente equilibrada, nos llevamos perfectamente con ellos y el hecho de que se pueda aprovechar la carretera en Francia no significa que es la carretera actual y poner la otra al lado, lo que se aprovecha es lo que ocupa la carretera, es decir, sobre ese trazado de carretera se construirá una vía de desdoblada.

En cuanto a la N-121, a la que también ha hecho una referencia, como se ha ampliado más por la señora Santesteban, ahora lo responderé.

En cuanto a la postura de CDN, es de todos conocido que han apostado firmemente por el desarrollo de infraestructuras en Navarra y particularmente en las carreteras, y, bueno, no queda más que agradecérselo. Yo quiero volver a insistir en que creo que se ha acertado en esta política, porque, al fin y al cabo, Navarra necesitaba un gran revulsivo en materia de comunicaciones, porque el

Estado está haciendo una gran modificación de su red de carreteras y ferroviaria, y, bueno, creo que se acertó por parte del CDN cuando se apostó sin dudas por que Navarra contara con vías de comunicación equilibradas en todo su territorio.

En cuanto a la opinión de la señora Santesteban, por parte de Eusko Alkartasuna, le agradezco el apoyo a esta vía de comunicación y que declare que no tiene nada en contra pues yo creo que es importante, y yo además me lo creo, sin duda, entiendo que no puede ser de otra manera. Y lo que voy a decir respecto a la 121 espero que no se me malinterprete respecto a la situación actual, pero es cierto que precisamente ustedes y Navarra están viendo con sus ojos una decisión tomada hace muchos años, como ya lo he dicho varias veces, no se ha tomado ahora ni se ha tomado hace ocho ni hace diez años, se ha tomado hace veinticinco años, cuando alguien, que yo no sé quién fue, y ya lo he dicho alguna vez en este Parlamento, con el ojo de los años 70 dijo que la comunicación por gran capacidad con el País Vasco, en particular con la frontera francesa, en lugar de hacerlo por la vía que desde principios de siglo se dijo que tenía que ser la comunicación natural de Navarra, es decir, por Irún, tenía que ser por Irurzun y Andoain, y se equivocó, así de sencillo. Y, entonces, ustedes y nosotros somos no los sufridores, pero es así. Yo le digo que en el Departamento de Obras Públicas hay proyectos desde los años 1900, donde se habla de la autovía a Francia por Irún, y alguien en los años 70, evidentemente España no era igual en aquellos momentos, pues no había ni Unión Europea, se vivía en otro régimen político, no existía Europa, bueno, existía Europa pero para buena parte de la Administración española no existía, alguien tomó esa decisión. No es ni más ni menos que esto, y, por tanto, lo que les he querido trasladar a su grupo político y a otros que piensan de forma parecida es que precisamente ahora, que estamos en disposición de tomar una decisión de la misma importancia que la de entonces, acertemos, ni más ni menos, y, por lo tanto, quizás no se tuvo pleno acierto en aquel momento y lo que queremos es que ahora, cuando a nosotros nos toca decidir, que no se pueda decir dentro de treinta años que quién estaba en el Parlamento de Navarra dijo que en lugar de hacer una autovía se hiciera una carretera, porque posiblemente lo preguntarán.

Yo también le quiero decir que hay que ser optimistas respecto a la capacidad de atracción de tráfico de esa carretera, es decir, los primeros que tendrían que pedir esta vía de comunicación precisamente son los que están sufriendo el tráfico de la N-121 y otros territorios vecinos, es decir, que, poco o mucho, esta vía de comunicación se llevará parte del tráfico de la N-121, es evidente, y, por tanto, es complementaria de esta carretera, es decir, no se van a quedar con más tráfico, por lógica, se tienen que quedar con menos. Entonces, pues bueno esta carretera o esta vía de comunicación tiene que ser un excelente complemento de la N-121 A, en la que, por otra parte, se ha invertido una ingente cantidad de dinero por parte de todos los navarros, y, por tanto, tampoco me parece de justicia decir, como ha dicho usted, que se va a construir una autovía para esquiadores, supongo que hará referencia a la autovía entre Pamplona y Huesca, y digo esto y aprovecho para decirlo porque me parece que es una injusticia decir que esa autovía es para esquiar, porque de la que estamos hablando hoy dependen cien localidades con 7.000 habitantes, de la autovía entre Pamplona y Yesa dependen 11 localidades con 22.000 habitantes, localidades como Liédena, Sangüesa, Aibar, Cáseda, todo el Roncal, todo el Salazar, creo que también esa parte de Navarra tiene derecho a estar comunicada, y, por lo tanto, cada vez que se dice que esa autovía es para esquiar, el Roncal, Salazar, Sangüesa, Lumbier reciben una patada en la espinilla, porque están más lejos de tener una vía de comunicación. Por tanto, siempre he dicho que me ha parecido ligeramente injusto decir que esta autovía es para los esquiadores; es para Navarra, porque además es una vía de comunicación que nos conectará con Huesca y nos conectará con Lérida y, si no lo hacemos nosotros, el Estado no lo hará porque es de sentido común también, o sea, si Navarra no da los pasos para hacer esta vía de comunicación pues el Estado dirá que no hace su parte desde Jaca hacia Navarra, porque tienen muy poco interés, supongo, en hacer ese tramo de autovía.

Por último, y en respuesta al señor Etxegarai, por parte del grupo Mixto, dice que tiene preocupación porque no va ligado a un plan de desarrollo de la zona, y yo creo que los antecedentes de construcción de autovías en Navarra no han tenido tampoco plan de desarrollo y posiblemente habría sido mucho mejor, pero, bueno, una cosa no obliga a la otra. Hombre, yo también soy partidario de que haya un plan de desarrollo en la zona del Pirineo, sin duda, pero el que no haya un plan de desarrollo no quiere decir que tengamos que paralizar el resto de proyectos. La autovía de Logroño se está construyendo sin plan de desarrollo, la autovía de la Barranca se construyó sin plan de desarrollo, la autovía de Leizarán se construyó sin plan de desarrollo, y afortunadamente todas esas zonas se han desarrollado, y mucho, vinculadas a estas vías de comunicación.

Y la última apuesta que ha dicho usted de que se reformen los puertos de Erro y Mezquíriz y que a partir de entonces ya hablaremos, pues nuestra opinión no es ésa, nuestra opinión es que la inversión, la afección medioambiental y el tiempo que habría que gastar y emplear en reformar Erro y

Mezquíriz serían inútiles si después, al cabo de dos, tres o cuatro años, podemos ser capaces de acometer esta vía de comunicación. Lo que hay que hacer es volcar todos nuestros esfuerzos, y así se lo estamos diciendo desde hace tiempo a las localidades de la zona, en poder construir esta vía de comunicación.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Consejero. ¿Algún portavoz desea volver a intervenir? En ese caso, agradezco mucho su asistencia, señor Consejero...*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Perdón, quiero decir, y, sobre todo, a instancias del señor Jiménez, perdón porque lo tenía que haber dicho en el turno, que en este momento no hay una documentación oficial respecto de la primera fase del estudio informativo y, por tanto, seguimos sin poder enviarla porque no podemos enviar documentos de trabajo. Pero, dicho esto, les invito a todos, desde luego, sin ningún género de dudas, a que pasen por el Departamento de Obras Públicas, quienes estén interesados, y tendrán a su disposición a la Dirección General de Obras Públicas para enseñarles absolutamente toda la información disponible, para recabar su opinión, para que nos den su parecer, en fin, para lo que quieran, y, desde luego, en el momento en que la primera fase esté concluida, encuadernada y aprobada, por supuesto que la tendrán a su disposición, como no puede ser de otra manera. De ahí viene, digamos, no la negativa a facilitar la información, es que no hay una información que oficialmente se pueda remitir, pero que sí que está a su disposición y estaríamos encantados de que vinieran al departamento a hablar sobre ella, a ver los planos y a ver todo el contenido del estudio.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Le reitero nuestro agradecimiento por su asistencia a esta comparecencia así como a las personas que lo acompañan. Gracias también a ustedes, señorías, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 18 HORAS Y 38 MINUTOS.)