DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura | Pamplona, 27 de abril de 2005 | NÚM. 17

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. Dª. LAURA ALBA CUADRADO

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 27 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 nueva estación de autobuses de Pamplona.

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la ampliación de la Ciudad del Transporte.

— Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a enterrar la línea aérea de alta tensión que transcurre sobre el casco urbano de Sesma, presentada por el G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua.

SUMARIO

(Comienza la sesión a las 10 horas y 9 minutos.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la nueva estación de autobuses de Pamplona (Pág. 2).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) (Pág. 2)

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

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores Lizarbe Baztán y García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro), la señora Figueras Castellano (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) y los señores Pérez-Nievas López de Goicoechea (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra) y Ramirez Erro (G.P. Eusko Alkartasuna), a quienes contesta el Consejero (Pág. 7).

En un segundo turno interviene el señor Lizarbe Baztán y responde el Consejero (Pág. 11).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la ampliación de la Ciudad del Transporte (Pág. 12).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene el señor Lizarbe Baztán (Pág. 12).

Seguidamente toma la palabra el Consejero (Pág. 12)

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios intervienen los señores Lizarbe Baztán y García Adanero, la señora Figueras Castellano y los señores Pérez-Nievas López de Goicoechea y Ramirez Erro, a quienes contesta el Consejero (Pág. 17).

Se suspende la sesión a las 11 horas y 49 minutos.

Se reanuda la sesión a las 11 horas y 56 minutos.

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a enterrar la línea aérea de alta tensión que transcurre sobre el casco urbano de Sesma, presentada por el G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua (Pág. 21).

La señora Figueras Castellano defiende la moción presentada por su grupo (Pág. 21).

En el turno a favor interviene el señor Lizarbe Baztán y en el turno en contra los señores Tabar Oneca (G.P. Unión del Pueblo Navarro) y Pérez-Nievas López de Goicoechea. Réplica de la señora Figueras Castellano (Pág. 21).

Se rechaza la moción por 5 votos a favor y 7 en contra (Pág. 23).

Se levanta la sesión a las 12 horas y 9 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 9 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la nueva estación de autobuses de Pamplona.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenos días, señorías. Bienvenidos a esta sesión de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, que tiene en su primer punto del orden del día la comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la nueva estación de autobuses de Pamplona. Esta comparecencia ha sido solicitada por el grupo socialista, por lo tanto, tiene la palabra el señor Lizarbe.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. En primer lugar, doy la bienvenida al Consejero y a su Jefe de Gabinete en un tema que hemos pedido porque tal vez otros temas de mayor actualidad política e incluso de mayor prioridad para el Gobierno o de reivindicación de colectivos hacen que siempre se quede en segundo lugar pero que nos parece sumamente importante como es la estación de autobuses de Pamplona, concretamente la futura estación de autobuses de Pamplona. ¿Por qué traemos este tema al Parlamento y no sólo al Ayuntamiento de Pamplona? Porque, sinceramente, será la estación de autobuses de Pamplona pero es evidente que su incidencia excede con mucho al municipio. Es, evidentemente, una infraestructura no sólo comarcal sino incluso de carácter regional y, por lo tanto, nos parece que es*

una cuestión que no tiene que quedarse fuera de la agenda política, fundamentalmente, y voy a ser muy breve en la presentación de la solicitud de comparecencia, porque a esa estación de autobuses, a la actual, en un estado bastante lamentable, acuden cientos, miles de ciudadanos navarros de muchas localidades de nuestra Comunidad, también muchos ciudadanos de Pamplona que van a otras localidades de Navarra o de fuera de Navarra y, desde luego, no es precisamente un ejemplo de instalación moderna en las condiciones necesarias y adecuadas del siglo XXI.

Por otra parte, nos parece también que hay que reivindicar esa infraestructura porque no es precisamente el mejor portal de entrada ni a Pamplona ni a Navarra para muchos ciudadanos que llegan y que piensan que de repente han caído en una película de los años 50. Es evidente que no estamos en los años 50, sino en el año 2005. Por eso nos parece que es importante ver, y por eso pedimos su comparecencia, qué es lo que está haciendo el Gobierno de Navarra en relación con la actual estación de autobuses de Pamplona y con la nueva estación de autobuses de Pamplona, porque, claro, aquí hay dos problemas, uno del que hablan continuamente, cada 45 días aproximadamente, o bien el Gobierno o bien el Ayuntamiento de Pamplona, la nueva estación de autobuses de Pamplona, pero la nueva estación de autobuses de Pamplona no se ve por ningún sitio y, desde luego, no se ve por ningún sitio por dónde avanza, y a la vez lo que sí se ve es una vetusta estación de autobuses de Pamplona que realmente, insisto, no reúne ninguna condición.

Incluso, cuando preparábamos esta comparecencia mis compañeros y yo nos preguntábamos qué ha sido de aquel convenio con la Asociación Navarra de Empresarios de Transporte, con ANET, que recibió del Gobierno de Navarra una subvención de 100 millones de pesetas para instalar una taquilla única en la actual estación, para instalar paneles donde los viajeros al entrar viesen a qué andén tenían que ir, en definitiva, era un convenio no para pintar y poner luminarias, sino para instalar paneles, para instalar taquilla única, para expender billetes por ordenador. Ni se expenden los billetes por un ordenador central ni hay taquilla única ni hay paneles, lo único que se ha hecho ha sido pintar y poner unas luminarias de gran potencia, hay que reconocerlo, y unos carteles del uno al cuatro con el número de los andenes que figura en cada uno de ellos, pero de lo otro nada se supo. Por lo tanto, nos parece que todo esto exige una explicación del Gobierno, explicación, en todo caso, que pedimos, lo digo ya previamente a cualquier otra consideración, en una labor de impulso a la acción del Gobierno, es decir, no venimos aquí necesariamente a criticar, sino preocupados por la situación de la vetusta estación actual, por lo que tarda en llegar la nueva y, desde luego, con la intención de que el Gobierno, evidentemente, se mueva y ver cómo están las cosas. Muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muy bien. En primer lugar, y sobre todo ligando con el final de su intervención, yo también tenía idea de manifestar, en primer lugar, la satisfacción de que esta convocatoria se haya producido, porque entiendo que, efectivamente, hay temas que la vorágine diaria no nos permite tratar en su correspondiente importancia y yo creo que es una buena iniciativa por parte del Partido Socialista que hoy estemos aquí en esta Comisión para explicar la situación de un proyecto que es muy importante para el transporte público, como es la estación de autobuses de Pamplona. Por tanto, en ese sentido, que entienda el grupo solicitante que por mi parte vengo con verdadera satisfacción a explicar la situación, satisfacción en el sentido de poder compartir con todos ustedes cuál es la situación de esta infraestructura.*

Antes de pasar a la breve exposición que tengo preparada, hay que hacer un breve repaso a que es un proyecto que, efectivamente, ha tenido muchísimos avatares, desgraciadamente, se lleva con él durante muchos años. Yo creo que eso no demuestra exactamente la ineficacia de la Administración, sino posiblemente la propia complejidad de lo que significa poner en marcha una infraestructura de este tipo en una ciudad como Pamplona y que al final estamos donde estamos después del esfuerzo de muchas personas y yo diría que de varias corporaciones del Ayuntamiento de Pamplona. Por tanto, creo que ahora sí que estamos a punto de empezar a ver la luz al final del túnel del expediente de la nueva estación de autobuses de Pamplona, como ahora les explicaré.

Es cierto que la estación actual es absolutamente vetusta, es del año 1934, pero también es cierto que ha cumplido una misión yo diría más que digna en comparación con otras ciudades españolas que no han dispuesto, ni por asomo, de una instalación como la que tiene Pamplona en este momento. Hay ciudades de mucho mayor tamaño que Pamplona que todavía no tienen estación de autobuses, ciudades vecinas y ciudades de nuestro entorno próximo. Entonces, quiero decir que realmente la situación es vetusta pero menos catastrófica que en otras ciudades incluso de mayor importancia que Pamplona. Esto no es una excusa, sino simplemente una reflexión. Yo siempre digo que quienes pensaron en esa estación en el año 34 fueron personas verdaderamente clarivi-

dentes, esperemos que en la nueva situación se pueda decir lo mismo de estas administraciones dentro de unos años.

Paso ya a expresarles propiamente la comparecencia. Me gustaría decir, puesto que me parece que es importante, sobre todo atendiendo al ámbito competencial en el que nos desenvolvemos, que realmente es el Ayuntamiento de Pamplona, como bien ha dicho el señor Lizarbe, el responsable de este expediente. Y no es una decisión política, sino que es una decisión vinculada a la situación legal y competencial en relación con los transportes terrestres en España, y esto está reflejado en la Ley de ordenación de transportes terrestres que, si me permiten, les voy a leer literalmente lo que dice: "La iniciativa para el establecimiento de estaciones de autobuses corresponderá a los respectivos ayuntamientos con sujeción en todo caso a autorización. La construcción y explotación de las estaciones se realizará normalmente por los ayuntamientos a través de gestión indirecta mediante concesión administrativa otorgada por concurso a entidades o empresas interesadas en la misma. Las comunidades autónomas y en su caso el Estado podrán realizar aportaciones financieras para la construcción y/o explotación de estas estaciones". Por tanto, yo diría que son un poco las tres claves de este expediente, es decir, es el Ayuntamiento de Pamplona la Administración a quien corresponde promover esta estación; se propone directamente desde la ley que el procedimiento normal sea por concesión, que es, como ahora explicaré, donde estamos en este momento; y a su vez también la ley prevé que los gobiernos, en este caso los gobiernos autonómicos, puedan participar financieramente en su promoción, y, por tanto, como ahora veremos, estas tres claves son las que se están dando en el expediente de la estación de autobuses de Pamplona.

Así pues, el Gobierno de Navarra, en virtud de lo dispuesto en la Ley de ordenación de transportes terrestres y en aras de la contribución y la mejora del servicio del transporte interurbano, y, sin duda, también, como les he manifestado muchas veces, dentro de la política general de apoyo al transporte público, acordó participar en la financiación de dicha infraestructura en las condiciones y por el importe que más adelante les detallaré.

En cuanto a las características que deben reunir las estaciones de transportes por carretera para viajeros en España, vienen igualmente recogidas en el reglamento de la Ley de ordenación de transportes terrestres. Con base en ello el proyecto de construcción de la nueva estación de autobuses de Pamplona redactado por el propio Ayuntamiento de Pamplona recoge sobradamente, a nuestro entender, las exigencias de dicho reglamento, ya que el objetivo de dicho proyecto ha sido el diseño de una estación moderna y funcional.

El proyecto de estación de autobuses previsto por el Ayuntamiento de Pamplona consta de las siguientes características principales. Se va a dotar de las dársenas necesarias para que los autobuses tengan un estacionamiento concreto y definido que permita su localización a los usuarios, con una capacidad simultánea para veintiocho autobuses y un aparcamiento de refuerzo de autobuses con capacidad para otras trece unidades. Esto permitirá la elevación de las frecuencias de las líneas de autobuses, sobre todo en horas punta, cosa que ahora es prácticamente imposible por la situación y funcionamiento de la estación actual.

Se va a establecer, como no puede ser de otra manera, una cómoda sala de espera independiente de la zona de dársenas de autobuses.

Se establecerán aseos públicos con dimensiones y condiciones adecuadas y con acceso para las personas con movilidad reducida.

Se implantará un servicio centralizado de información a los usuarios.

Se implantará el correspondiente sistema de megafonía para orientación de los viajeros.

Se dotará al conjunto de la estación de total accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Se contará también con una zona de aparcamiento para vehículos de servicio, reparto, seguridad y emergencias.

Y se dotará a la estación de los correspondientes locales comerciales, máquinas expendedoras de billetes y cajeros automáticos.

También hay que decir que, de acuerdo al proyecto que está en este momento en marcha, la futura estación de autobuses de Pamplona tendrá efectos directos sobre la rentabilidad social en la ciudad. Así, la nueva estación de autobuses de Pamplona supondrá una mejora considerable de las condiciones de prestación del servicio público de transporte. También, de la ejecución del proyecto se deriva un considerable beneficio urbanístico que se plasma en la recuperación de un gran espacio para el recreo público, ya que la zona donde se prevé su ubicación, como todos ustedes saben, actualmente está dedicada a aparcamiento y va a ser recuperada e integrada en la Ciudadela y con ello se ampliarán los glacis de la Vuelta del Castillo en más de 40.000 metros cuadrados.

También este proyecto alcanza al patrimonio histórico de Navarra, en el buen sentido de la palabra, ya que se prevé que simultáneamente a la construcción de la nueva estación se recupere y se reconstruya el revellín de Santa Lucía, el foso, la contraescarpa, así como el actual edificio de servicios que está en la zona del aparcamiento.

Simultáneamente a la ejecución de la nueva estación de autobuses se va a construir un aparcamiento subterráneo que no forma parte estrictamente de lo que es el proyecto de la estación, aunque se construye simultáneamente, y que entendemos nosotros que reportará un beneficio a los vecinos de la zona, así como un incremento de las plazas de aparcamiento de rotación para la ciudad.

Como les he dicho, existe una verdadera voluntad política en el Gobierno de Navarra para facilitar e impulsar el transporte público colectivo no sólo en el momento actual, sino también en el futuro. Por ello, dentro de la iniciativa del Ayuntamiento de Pamplona para la construcción de la nueva estación de autobuses, el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones ha procurado participar activamente en el desarrollo de este proyecto aportando un importante apoyo financiero al mismo.

Como les he dicho, y según lo previsto en la Ley de ordenación de los transportes terrestres, el Ayuntamiento de Pamplona ha promovido la construcción de la nueva estación de autobuses por concesión. Aunque sus señorías conocen de sobra cómo funciona este procedimiento, creo que merece la pena hacer un comentario sobre la aplicación de este concurso. En primer lugar, debe decirse que las obras que se van a realizar en el contrato de concesión de la nueva estación de autobuses de Pamplona incluyen dos actuaciones simultáneas pero diferenciadas a efectos de la participación de las administraciones: en primer lugar, y por así decirlo, una actuación estrictamente de interés público, como es la nueva estación de autobuses; y, en segundo lugar, y de forma simultánea, una actuación correspondiente a la construcción anexa de un aparcamiento subterráneo.

Al ser un contrato de concesión el adjudicatario tendrá la obligación de construir a su costa y a su riesgo y ventura ambas actuaciones, es decir, tanto la nueva estación de autobuses como el aparcamiento subterráneo con plazas para residentes y plazas de rotación. Igualmente, el concesionario adquiere la obligación de explotar y mantener a su costa y en su más amplio aspecto durante los treinta años de plazo de concesión lo correspondiente no sólo al normal funcionamiento del aparcamiento, sino también al funcionamiento integral de la estación de autobuses de Pamplona durante todo este periodo. La operación integral de la nueva estación de autobuses, como ustedes pueden entender, durante estos treinta años incluye los gastos de personal, mantenimiento del edificio, los importantes gastos que generarán los nuevos mecanismos de acceso –las escaleras mecánicas, los ascensores–, la iluminación interior, la seguridad, la ventilación, en fin, todos los gastos que el nuevo edificio va a conllevar durante todo este periodo de concesión.

Como contraprestación, tanto por la inversión que tiene que realizar el concesionario como por los gastos de operación y explotación durante el periodo de concesión, el concesionario tiene derecho básicamente a percibir los siguientes ingresos: tasas que paguen los autobuses y compañías que utilicen la estación de autobuses, al igual que sucede ahora, y con un tope máximo de precio; los ingresos propios del funcionamiento del aparcamiento de rotación; la explotación comercial de los locales de la estación de autobuses; la publicidad que utilice como soporte esta instalación; y también la venta de las plazas de los aparcamientos para residentes.

En estas circunstancias, y ya desde los primeros estudios económico-financieros realizados por el Ayuntamiento de Pamplona, se comprobó que obviamente no era viable, a través de estos ingresos anuales que va a proporcionar la estación de autobuses y, de alguna manera, también el propio aparcamiento, acometer por parte del concesionario toda la construcción de la nueva estación, el aparcamiento y, además, garantizar su mantenimiento y operación durante treinta años. De ahí que la propia ley prevea, ya que esta circunstancia es la habitual, ayudas públicas para llevar adelante estas infraestructuras.

Por ello, dentro de esta política de apoyo al transporte público por parte del Gobierno de Navarra, se consideró imprescindible que tanto el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones como el Ayuntamiento de Pamplona aportasen una subvención para la construcción de la nueva estación de autobuses que posibilitase su viabilidad financiera y, por tanto, su construcción y posterior explotación.

Con base en ello y mediante acuerdo del Gobierno de Navarra adoptado en sesión de 7 de junio del año 2004, es decir, hace menos de un año, se autorizó al Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones la concesión de una subvención al Ayuntamiento de Pamplona para la construcción de la nueva estación de autobuses por un importe máximo de 14.640.000 euros.

Este importe de 14.640.000 euros se correspondía con el 60 por ciento del total de la subvención pública a aportar para la construcción de la estación de autobuses, de forma que el otro 40 por ciento de la subvención, es decir, 9.760.000 euros, lo aportaba el Ayuntamiento de Pamplona.

Con la subvención total de 24.400.000 euros entre el Gobierno y el Ayuntamiento se pretendía cubrir el 85,17 por ciento de la inversión total en la nueva estación de autobuses, cuyo importe, incluida la parte proporcional de reconstrucción

del revellín, contraescarpa y glacis, ascendía a 28.647.000 euros.

Pues bien, en estas circunstancias el Ayuntamiento de Pamplona licitó el concurso de concesión, que incluía, como les he dicho anteriormente, la construcción de un aparcamiento subterráneo de 740 plazas –370 para residentes y 370 de rotación– con un presupuesto propio de este aparcamiento de 11.004.000 euros, presupuesto que no era objeto, es muy importante decirlo, de subvención alguna. Es decir, la subvención que aportan las administraciones públicas se focaliza exclusivamente en lo que es la estación de autobuses.

Pues bien, en estas circunstancias económicas de la licitación realizada por el Ayuntamiento de Pamplona, como supongo que sabrán ustedes, la presentación de ofertas concluía el día 5 de enero del año 2005, y se constató que en estas circunstancias no hubo ninguna empresa interesada en presentar oferta a este concurso. Por tanto, el Ayuntamiento de Pamplona, después de analizar la posibilidad de entrar en un procedimiento negociado, vio que tampoco era factible, porque no encontró empresas con las que negociar, en el buen sentido de la palabra y de acuerdo con lo previsto en la ley, sin ningún género de dudas, y con base en eso el Ayuntamiento de Pamplona declaró desierto este primer concurso el día 15 de febrero del año 2005.

Ante esta situación, que, evidentemente, fue un jarro de agua fría, tanto el Ayuntamiento de Pamplona como el Departamento de Obras Públicas entendimos que había que hacer todo lo posible para viabilizar esta operación que, como bien ha dicho el señor Lizarbe, es del máximo interés público en cuanto a mejora del transporte público tanto en Pamplona como en el conjunto de Navarra. Para ello el Ayuntamiento de Pamplona sometió el proyecto a una profunda revisión de costes de construcción y se optó por incrementar el presupuesto total correspondiente a la construcción de la estación de autobuses hasta 30.641.000 euros, aumentando de forma significativa las partidas destinadas a la reconstrucción del revellín, la contraescarpa y lo correspondiente a la construcción de los glacis.

Igualmente, ambas administraciones consideraron que era necesario aumentar el porcentaje de subvención sobre el importe total de la ejecución de las obras de la nueva estación, de forma que el esfuerzo económico del Gobierno de Navarra y del Ayuntamiento de Pamplona pasase a representar una subvención del 93,47 por ciento del total de inversión en la estación de autobuses, frente, les recuerdo, al 85,17 por ciento anterior.

El reparto del total de la subvención, que asciende en ese momento a 28.641.000 euros, se hace según la proporción anterior, es decir, un 60 por ciento a cargo del Gobierno de Navarra, 17.185.000 euros, y un 40 por ciento a cargo del Ayuntamiento de Pamplona, es decir, 11.457.000 euros.

Para formalizar esta nueva situación, que ha permitido licitar nuevamente el concurso de concesión de la nueva estación de autobuses de Pamplona, se firmó un nuevo convenio entre el Ayuntamiento de Pamplona y el Departamento de Obras Públicas, con fecha 16 de marzo del año 2005.

Ese mismo día, el día 16 de marzo de 2005, y por acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Pamplona, se convocó la nueva licitación para la concesión de obras públicas de construcción y explotación de la estación de autobuses de Pamplona. Este anuncio de licitación se ha publicado en el Boletín Oficial de Navarra el día 30 de marzo y el plazo de presentación de ofertas finaliza el próximo día 9 de mayo del año 2005. El plazo máximo estimado para la construcción de estas obras en este momento y de acuerdo con el pliego es de veinticuatro meses –insisto, plazo máximo– desde la formalización del contrato de adjudicación.

Por mi parte, y de acuerdo con la solicitud formulada por el grupo socialista, ésta es la situación administrativa del proyecto, es decir, en este momento estamos –fundamentalmente el Ayuntamiento de Pamplona– precisamente a la espera de comprobar ese día 9 de mayo, prácticamente dentro de diez o quince días, que en este caso sí que hay ofertas para construir la nueva estación, que se pueda adjudicar y previsiblemente a lo largo del próximo verano poder proceder a su adjudicación, firma de contrato y, supongo que inmediatamente después del verano, se iniciaría la construcción de la nueva estación, con lo cual, como decía el señor lizarbe, posiblemente y en estas circunstancias sí que estemos muy próximos a conocer la adjudicación de la construcción de la nueva estación de autobuses de Pamplona, hecho que, después de muchos años de tramitación, posiblemente, y vuelvo a insistir, lo tengamos al alcance de nuestras manos.

Si me permiten, por no extenderme más, voy a presentarles una infografía de cuál va a ser el nuevo edificio de la estación de autobuses de Pamplona, para que se hagan una idea de que, evidentemente, el Ayuntamiento ha apostado por contar con una estación funcional, moderna y yo diría que con vocación de prestar un buen servicio público. Aquí tienen, en primer lugar, la vista general del acceso, en la calle Yanguas y Miranda. Como pueden ver ustedes, es una marquesina que se ha pretendido que sea lo más transparente posible, ya que por parte de la Institución Príncipe de Viana se insistió fundamentalmente en esta idea. Es decir, ya que había que instalar a la fuerza un

sistema de acceso peatonal en el entorno de la Ciudadela, se buscó un diseño digamos lo más ligero posible y esta vista es, como les digo, desde la calle Yanguas y Miranda hacia la Ciudadela. Esto será lo único exterior que se verá de esta estación de autobuses en el centro de Pamplona.

Ésta es una vista de la rampa de acceso de los autobuses al interior de la estación. Hay una rampa tanto desde la zona de la Plaza de los Fueros como desde la zona de la Plaza de la Paz, de manera que no tengan que hacer grandes maniobras los autobuses que accedan a esta instalación.

Aquí pueden ver la nueva sala de espera. A pesar de ser una estación subterránea, se quiere que sea luminosa y que tenga la amplitud de ver también toda la dársena de autobuses aunque esté separada de ella para comodidad de los usuarios.

Ésta es la zona de cafetería. Como ven ustedes, detrás estará la zona de aparcamiento de los autobuses.

Éstas son las zonas de dársena, donde los autobuses atracarán, por decirlo de alguna manera.

Aquí ven otra. Es una estación que para quienes conocen el proyecto... la dársena de aparcamiento de autobuses es circular.

Éstas son las escaleras mecánicas de acceso desde la superficie de Yanguas y Miranda hacia la zona del vestíbulo.

Ésta es la bajada, evidentemente.

Ésta es ya la zona de vestíbulo de autobuses y desde aquí ya se comienza a bajar hacia la zona de aparcamiento de vehículos, con lo cual, los usuarios bajan una planta.

Aquí pueden ver ya la zona de acceso al vestíbulo principal de la estación y por esta escalera mecánica hacia la primera planta del aparcamiento subterráneo.

Aquí la luminosidad que pueda entrar por la zona de la marquesina.

Ésta es la zona de dársenas, que, como les decía, es circular, donde los autobuses atracan de forma radial. Se ha entendido que es la mejor manera posible de aprovechar el espacio subterráneo, es decir, ubicando a los autobuses en círculo en el entorno de las dársenas.

Y éstas son ya dos vistas interiores que yo creo que también tienen importancia porque, ya que se ha apostado por ubicar la estación de autobuses en la zona del centro de Pamplona, también, como saben ustedes, se hace un gran esfuerzo por recuperar todo lo que en este momento realmente no existe. En este momento es un gran aparcamiento en superficie, con unos edificios francamente de aspecto bastante poco aceptable y, bueno, el proyecto de la estación recupera el revellín, la contraescarpa y el foso de la Ciudadela en esta parte, integrándolo en el conjunto histórico de la Ciudadela. O sea que, de alguna manera, lejos de afectar al patrimonio, lo valoriza.

Y, por último, les presento en esta diapositiva una simulación aérea. Como ven ustedes, ésta es la calle Yanguas y Miranda, esto va a ser la marquesina de acceso a la estación, que, como les digo, es la única zona que se va a ver como parte exterior de la estación de autobuses. Toda esta zona de los glacis es la que se recupera para la ciudad. Debajo está la estación de autobuses. Y también se recuperan el revellín de Santa Lucía, la contraescarpa y el foso, que creo que es lo que, de alguna manera, ha tenido una repercusión económica importante en esta obra y cuyo importe económico quizá en el primer concurso de licitación, posiblemente preocupados por el coste de la obra subterránea, se minusvaloró en una obra importante como es la recuperación social o ciudadana de esta parte de la Ciudadela.

Por mi parte nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. Señor Lizarbe, tiene la palabra.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Gracias por la información, que yo creo que era uno de los objetivos, lógicamente, de la comparecencia para ver exactamente en qué fechas estábamos y desde ahí, insisto, le agradezco la información, pero le voy a hacer algunas consideraciones. La primera es que, de alguna manera, entendemos que mientras esa nueva estación no sea operativa, lógicamente, va a seguir funcionando la anterior, eso parece que está suficientemente claro, y seguimos preguntándonos cuál ha sido el devenir y el destino de los cien millones de pesetas del convenio que firmó el Gobierno de Navarra con ANET para mejorar desde el punto de vista de las nuevas tecnologías la estación vieja. O sea, esto va a tardar dos o tres años, es evidente, y no sabemos muy bien qué es lo que ha pasado con ese convenio y con esa subvención que, según mis informaciones al menos, era de cien millones de pesetas.*

Y respecto a lo que es la nueva, hay tres cosas que, de alguna manera, a nosotros nos llaman la atención. Nos habla el Consejero de sendos acuerdos del Consejo de Gobierno del Gobierno de Navarra y de la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Pamplona y de un convenio, dos convenios, lógicamente, sucesivos, el último entre el Ayuntamiento y el Gobierno, de 16 de marzo, y, claro, nos sorprende por qué aquí se hace un convenio y no se hace un PSIS, porque para el Baluarte se hizo un PSIS y para El Corte Inglés también se hizo un PSIS, en cambio, para este

tema, que es de libro que es un PSIS, no se hace un PSIS, sino que se hace un convenio con una administración local. Esto, en fin, no es por la ignorancia de quien les habla, lógicamente, es también una preocupación política, por qué con El Corte Inglés es PSIS, con Baluarte es PSIS y, en cambio, con la estación de autobuses, que si se hace como se hizo la del 34, con la perspectiva de aquella época, evidentemente, es una obra para muchas décadas, se hace un convenio.

En segundo lugar, de esas tres consideraciones finales que quería hacerle, hombre, de ese convenio las noticias que tenemos es que es un convenio... Claro, yo creo que aquí, de alguna forma, hay que conciliar los intereses regionales con los intereses locales, pero es un tanto leonino para el Ayuntamiento de Pamplona. Yo no sé si tengo que hacer la crítica o el halago, claro, porque aquí quien comparece es el Gobierno, pero, hombre, todos somos casi todo a la vez, ciudadanos de Navarra y de Pamplona, y no sé, quiero decir que es difícil discernir el tema, pero, claro, no entiendo muy bien si se trata de... Primero, no se hace el PSIS, se va a la figura del convenio, en el convenio el Gobierno paga el 60 por ciento y el Ayuntamiento el 40, señor Miranda, ¿es verdad que si hay desviación al alza en la ejecución de la obra el Gobierno de Navarra no va a revisar la cantidad a aportar pero en el caso de que haya desviación a la baja sí que va a revisar su aportación? Claro, esto no sé si es una forma de ayudar mucho al Ayuntamiento de Pamplona, es decir, si la obra cuesta más el Gobierno no pone más, pero si la obra cuesta menos el Gobierno entonces dice: vamos a rehacer las cuentas, según el texto de ese convenio ¿eh? Mis compañeros en el Ayuntamiento de Pamplona esto lo han criticado, como es de sobra conocido, por otra parte.

Y también nos sorprende que en ese convenio poco menos se llegue al compromiso de que como en 2007 el Gobierno no va a tener dinero suficiente –últimamente empieza a no tener dinero para nada, claro, tampoco para obras públicas, si no tiene para bienestar social pues tampoco tiene para obras públicas, se supone que esto será global y no será cosa de la desdichada situación política del señor Palacios, me refiero a tener un departamento tan grande sin dinero con el que gestionarlo, parece que también le afecta a usted– el Gobierno no va a poner su parte, la va a adelantar el Ayuntamiento y en 2008 ya pondrá su parte, porque, claro, éste de alguna forma es un convenio leonino en este caso, y, aunque el Ayuntamiento de Pamplona igual tiene más capacidad de actuación que el resto de los ayuntamientos, las cosas como son, por número de habitantes y por otro sistema de financiación adicional, no nos parece que sea la mejor fórmula para hacer esta cuestión, porque lo cierto es que aquí la responsabilidad es compartida y no estamos hablando exclusivamente de una administración local.

En todo caso, por resumir, a ver si me puede responder a estas cuestiones, y, en todo caso, repito, nosotros urgimos a que esta obra tenga el impulso necesario y que no lleve más retraso, porque lo cierto es que el actual partido político dominante en el Gobierno de Navarra lleva desde el año 1991 y en el año 1991 ésta era ya una cuestión de interés regional, no solamente local. Quiero decir que ahora dice: vamos bien y tal. Bueno, no sé, ahora nos han dado unas fechas que se acercan más a la realidad, pero ustedes llevan gobernando desde el año 91 y la estación de autobuses de Pamplona en el año 91 estaba igual que ahora, o sea, la verdad, hecha una pantomima de lo que tendría que ser una estación moderna en el siglo XXI. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Lizarbe. ¿El portavoz de UPN desea intervenir? Tiene la palabra, señor García Adanero.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Doy la bienvenida y agradezco la información transmitida por el Consejero de Obras Públicas respecto a este importante proyecto para Pamplona y para toda Navarra en cuanto a que suele ser habitual, como se decía, el uso tanto por los ciudadanos de Pamplona como por el resto de ciudadanos Navarra y por otras personas que visitan esta Comunidad Foral. Desde luego, un proyecto importante que ha tenido en el devenir de la historia problemas, y, señor Lizarbe, no nos achaque ahora los años que llevamos en el Gobierno porque, lógicamente, cuando se trata el tema de la estación de autobuses, ahí sí que tendríamos para poder rebatirle tranquilamente. Creo que lo que nos interesa en este momento es ver la situación actual, mirar al futuro, ver, como decía el señor Consejero, que en el próximo mes de mayo podremos saber quién va a realizar estas obras de la estación y quién las va a explotar en su momento y que en el plazo de dos años pueda estar realizada la obra.*

En todo caso, yo no calificaría el convenio, como el señor Lizarbe, de leonino en ningún caso. Para empezar hay que decir que estamos hablando de la Administración del Gobierno con una administración municipal muy importante como la de Pamplona pero una administración municipal, y suele ser habitual por parte del Gobierno de Navarra que aquellas subvenciones que da las limite a unas cantidades determinadas, porque usted sabe que los ayuntamientos, dentro de sus competencias, no sé cómo calificarlo, pero muchas veces modifican las obras a su antojo, por decirlo de alguna forma, o, bueno, según sus necesidades y luego le quieren exigir al Gobierno la parte pro-

porcional, cosa que, lógicamente, cuando se está hablando de los intereses generales de Navarra, el Gobierno ya ha tasado cuál debe ser la aportación que todos los navarros hacen a un ayuntamiento concreto. Por lo tanto, esto suele ser habitual y nosotros no vemos nada extraño, como no vemos nada extraño en que salga con convenio, ya que, además, entre otras cosas, la obra en sí pertenece al Ayuntamiento de Pamplona, porque es cierto que es apoyada por el Gobierno de Navarra, pero, como decía el Consejero, la ley establece que la obra es del Ayuntamiento de Pamplona, son los municipios los que la tienen que realizar.

En todo caso, resumiendo, apoyamos el proceso, apoyamos que la estación siga adelante con los parámetros que se han establecido y, además, viendo, sobre todo, todo lo que se recupera, yo creo que es una cosa importante sobre la que no se ha hablado demasiado cuando se habla de la estación de autobuses de Pamplona, pero todo lo que se va a recuperar en el entorno de la Ciudadela yo creo que es una cosa positiva para el futuro y, por lo tanto, damos el apoyo del grupo parlamentario: Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor García Adanero. ¿La portavoz de Izquierda Unida también desea intervenir? Señora Figueras, tiene la palabra.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días al Consejero y a la persona que le acompaña. Quiero decir dos cosas muy concretas. ¿Se tiene previsto, una vez iniciada la obra, aunque me imagino que ése será también un problema municipal, algo respecto al servicio que actualmente da el parking en superficie? Al no haber arbitradas otro tipo de soluciones, ¿cómo va a quedar esa necesidad que surge a los ciudadanos que aparcan ahí una vez iniciada la obra?, porque la verdad es que yo soy usuaria habitual y es enormemente socorrido ese parking.*

Y luego otra cuestión. En la exposición del Consejero no he visto que se haya previsto en la nueva estación de autobuses una zona de servicios, no sé si la habrá o no, servicios como pueden ser comunicación y tecnología actual, todo lo que tiene que ver con comunicación a través de fax, Internet y demás. ¿Está previsto que ese servicio exista en una estación de esas características? Francamente, el proyecto me ha parecido muy novedoso, muy integrado en el entorno de la ciudad y, por otra parte, considero en ese sentido que cuantos más servicios existan mejor. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Figueras. A continuación tiene la palabra el portavoz del CDN, señor Pérez-Nievas.*

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Muchas gracias, señora Presidenta. Agradezco al señor Miranda y al señor Purroy su presencia en esta Comisión para explicar el proyecto y mostrarnos en imágenes lo que puede ser el mismo. Desde luego, más allá de buscar culpables, porque todos tenemos o hemos tenido en nuestros grupos responsabilidades municipales en estos años en los que no se ha llevado a cabo el proyecto que lleva ya aprobado más de diez años, además, un buen proyecto, como se ve a través de lo que nos ha sido mostrado por el señor Consejero, lo importante es constatar que, efectivamente, la estación de autobuses, no ya ahora sino hace muchos años, no cumple de manera medianamente digna las funciones que tiene porque, francamente, es un edificio en avanzado estado de deterioro, perjudica seriamente el tráfico en una zona clave de la ciudad de Pamplona y más desde que se han puesto en marcha infraestructuras como el Baluarte y su fórmula de tráfico resulta un poco extemporánea y no aceptable. Lo importante, reitero, es constatar que ya hay unas fechas y que se supone –y esperemos que en este próximo acuerdo o concurso pueda sacarse la obra para poder iniciarla cuanto antes– que es una infraestructura evidentemente necesaria. A este grupo tampoco le da excesiva pena el papel que pueda jugar el Ayuntamiento de Pamplona porque creemos que esa financiación extraordinaria que tiene como capital de Navarra, que además es lógica, su carta de capitalidad, le procura unos fondos que, evidentemente, le hacen estar en mejores condiciones que otros ayuntamientos para afrontar infraestructuras que precisamente porque las afronta y soporta son la causa de esa extrafinanciación y, por lo tanto, me parece que ese convenio, en todo caso, es un convenio razonable, si no, no lo hubiera firmado el propio Ayuntamiento. Y, simplemente, como resumen, espero que sea definitivo el arranque de esta infraestructura imprescindible, fundamentalmente para Pamplona y también, lógicamente, para el resto de la Comunidad Foral, y que pueda ponerse en marcha porque el proyecto es francamente bueno. Nada más.*

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

SR. RAMIREZ ERRO: *Gracias, señora Presidenta. Señoras y señores Parlamentarios, egun on guztioi. En primer lugar, quiero dar la bienvenida y saludar y agradecer la información al señor Consejero y a su Jefe de Gabinete. Realmente, un soporte de este tipo ayuda a visualizar y a tener una idea de lo que va a ser una nueva estación necesaria que, efectivamente, como se ha indicado con anterioridad, se ha retrasado excesivamente porque lo anacrónico de la anterior estación pues es evidente desde hace demasiados años. Por lo tanto, era urgente y necesario que se estableciesen ya los mecanismos para que la nueva estación*

fuese una realidad, sobre todo en una comunidad donde cada vez hay que venir más a Pamplona desde las diferentes zonas de Navarra a realizar más gestiones, también teniendo en cuenta la nueva Estrategia Territorial que plantea el mismo Gobierno, por lo tanto, es urgente y necesario que esa comunicación, que ya se convierte en necesaria y obligatoria en muchos casos, se articule de una manera eficaz, ágil y cómoda.

Es cierto que el transporte público, y lo conocemos todos, tiene muchos beneficios, no sólo el de la no contaminación, también el de la prevención de accidentes, la regulación del tráfico, etcétera, pero le plantearía una única pregunta, dado que otras que tenía ya han sido planteadas por los portavoces que me han antecedido, y es qué repercusión va a tener en el billete del ciudadano la nueva estación. Es decir, usted sabrá cómo, efectivamente, en muchos tickets pone: tasas de estación. ¿Va a tener alguna repercusión en el billete? Muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muy bien. Paso a contestarle, en primer lugar, al señor Lizarbe. En relación con el convenio existente con ANET para la modernización de la estación actual, efectivamente, es un convenio que está costando más tiempo del previsto, es un convenio vivo todavía, yo diría que por culpa nuestra no es, bueno, tampoco tiene culpa ANET, al fin y al cabo, el interés de esta iniciativa era fundamentalmente, más que la información, la ventanilla única, como bien dice usted. Y, bueno, hemos constatado durante este tiempo que no todas las compañías de autobuses estaban interesadas en incorporarse a esa ventanilla única, es decir, era un convenio entre la Administración y ANET con ese objetivo y todavía no hay un compromiso de que algunas de las principales compañías de autobuses se incorporen a esa ventanilla única y, por tanto, su utilidad igual era todavía reducida y, por tanto, estamos todavía en el desarrollo de esta iniciativa. Veremos si somos capaces entre todos de cumplirlo. Creo que es lo importante desde el punto de vista del futuro, y creo que es lo que nos trae aquí hoy, la nueva estación de autobuses de Pamplona. Plantea usted que por qué no se ha hecho un PSIS y en lugar de ello se ha hecho un convenio. Bueno, yo creo que las dos cosas no tienen nada que ver en el sentido formal. El convenio era totalmente obligatorio porque, al fin y al cabo, si el Gobierno de Navarra participa en una iniciativa de competencia exclusivamente municipal no tenemos más remedio que convenir con ello, es decir, el convenio tenía que existir si nosotros aportábamos, como así es, financiación. Y en cuanto a no haber hecho un PSIS, en mi modesta opinión viene de que precisamente el plan municipal de Pamplona aprobado no hace muchos años, yo calculo que hace seis o siete años, prevé la estación de autobuses de Pamplona en esta ubicación y, por tanto, no era necesario tramitar un proyecto de incidencia supramunicipal, a los que, como todos ustedes saben, se recurre cuando hay que hacer una intervención que modifica un plan municipal y es la fórmula más rápida y más eficaz en este momento, pero como les digo, la estación de autobuses estaba ya prevista en el plan municipal de Pamplona y, por tanto, formalmente tampoco ha hecho falta realizar esta fórmula urbanística.*

Y centrándonos quizás en la mayor crítica, en cuanto a que es un convenio leonino, yo creo que convenio y leonino son antitéticos, cuando se conviene es porque las dos partes están de acuerdo, si no, no hay convenio. Convenio es igual a ponerse de acuerdo. Aquí no hemos impuesto nada, y bueno es el Ayuntamiento de Pamplona para que nadie le imponga nada, y hacen bien. Es así. El Ayuntamiento de Pamplona, como cualquier administración, como nosotros o como cualquier otro ayuntamiento, defiende hasta el último céntimo. Se ha negociado por este convenio durante mucho tiempo y, al final, ha habido un acuerdo entre las partes y, por tanto, como les digo, yo creo que es la antítesis de la realidad, porque si dos instituciones se han puesto de acuerdo es que se han puesto de acuerdo en el sentido amigable de la palabra. Yo creo que, siendo una iniciativa estrictamente municipal que la Administración foral aporte más de la mitad de la subvención da idea de la vinculación que hay de la Administración foral respecto a este proyecto, porque lo lógico sería que si es municipal la mayor subvención fuera municipal, y no es así porque el Gobierno, como les he dicho antes, aporta el 70 por ciento.

Y luego las condiciones particulares del convenio en cuanto a las restricciones de mayor aportación por nuestra parte, si hay desviaciones al alza o a la baja, de alguna manera no tienen otro objetivo, y hay que decir las cosas como son, que intentar, sin duda, que el proyecto se realice dentro de unas condiciones económicas que sean lo más próximo posible a la adjudicación. No obstante, el convenio prevé que el Gobierno de Navarra puede admitir hasta una desviación del 10 por ciento desde el punto de vista de la aportación de la subvención, una aportación del 10 por ciento respecto del precio de adjudicación de las obras, y eso es un poco por la filosofía que hay detrás de esa cláusula.

Por último, quiero hacer una consideración. Dice que llevamos en el Gobierno desde el año 91, la verdad es que llevamos desde el año 96, con lo

cual, ha habido años..., en particular hubo un Gobierno de Navarra durante esos años que lideró el Partido Socialista, durante ese período, y la verdad es que este convenio de la estación de autobuses no salió adelante. Ha habido que esperar al año 2004 para que nuestro Gobierno, junto con el Gobierno municipal, que son los dos de UPN y CDN, hayan impulsado realmente la construcción de esta importante infraestructura pública. Como decía el señor García Adanero, agua pasada no mueve molino, y me da la sensación de que en este momento todos los grupos políticos están en la línea de apoyar al máximo que esta infraestructura se haga lo más rápidamente posible y en eso estamos todos.

Desde el punto de vista de lo que ha manifestado la señora Figueras, en cuanto a la situación del parking actual, yo puedo tener mis ideas o conocimiento de lo que se puede hacer con las plazas actuales, pero creo que al ser una competencia estrictamente municipal no procede que por mi parte me manifieste sobre los planes del Ayuntamiento respecto a cómo va a funcionar el aparcamiento en esta zona de la ciudad, porque igual digo algo que no me corresponde.

En cuanto al requisito de tener una zona de acceso a tecnologías, en particular a Internet y fax y este tipo de cosas, la verdad es que yo creo que la estación ya lo prevé, pero si no fuera así yo creo que es una buena idea y lo vamos a tener en consideración. No creo que sea especialmente costoso ni mucho menos. Efectivamente, en otras instalaciones que promueve directamente el Gobierno de Navarra ya se está teniendo en cuenta que haya puntos de acceso a Internet para los usuarios, sobre todo en aquellas zonas de afluencia importante de personas.

En cuanto al posicionamiento de UPN y CDN, yo creo que coincide con lo que estamos diciendo, vamos a ver si de una vez se pone en marcha esta estación, se construye y dentro de dos años o dos años y medio podemos desalojar la estación actual, que ha cumplido sobradamente con lo que se planteó en el año 34 y disfrutamos de una nueva infraestructura de transporte público en la ciudad de Pamplona.

Por último, en cuanto a las observaciones del señor Ramirez, el que haya que venir a Pamplona a hacer gestiones es evidente que es una cosa obvia, pero yo no lo ligaría con la Estrategia Territorial, porque hasta donde yo he podido participar lo que pretende la Estrategia Territorial, dentro de la gran dificultad que significa este tipo de políticas, es precisamente la descentralización. Que se consiga o no en los próximos años dependerá o no de todos nosotros, pero precisamente, si en algo se ha basado la Estrategia Territorial de Navarra, ha sido precisamente en la descentralización, otra cosa es que, evidentemente, la capital administrativa de Navarra es Pamplona.

En cuanto a la repercusión en el billete del ciudadano, y, efectivamente, ese análisis es el correcto, es decir, el ciudadano paga a través del billete de autobús el funcionamiento de la estación de autobuses, no se puede decir en este momento si va a tener una repercusión o no porque precisamente eso es lo que tienen que ofertar las compañías o las empresas que se presenten a concurso de concesión. Es precisamente uno de los parámetros que se tendrán que dilucidar en el momento en que haya adjudicatarios, es decir, cuánto pretende cobrar el adjudicatario de la estación por esa tasa de utilización de la estación de autobuses que, como les digo, al fin y al cabo, eso es lo que va a permitir financiar la construcción y el mantenimiento de la estación. Realmente, todo el mundo podemos entender que es poco dinero desde el punto de vista del monto global y, por lo tanto, de ahí la importante subvención pública que hay que dar a ese tipo de infraestructuras, que, como les digo, en este momento va a ser del 93,47 por ciento del coste de la construcción de la estación de autobuses. Por mi parte, nada más.

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

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Señora Presidenta, será muy breve, porque en todo caso lo que confiere a un convenio o a un contrato el carácter de leonino es el carácter leonino de alguna de sus cláusulas, y fíjese usted si hay contratos leoninos, donde las dos partes de mutuo acuerdo, voluntariamente, firman lo que les pongan. Pero ciertamente el Ayuntamiento de Pamplona es verdad que históricamente se suele caracterizar por ser bastante tozudo, firme en la defensa de sus intereses, pero según con quién, porque fíjese usted que aquí, por ejemplo, está este Parlamento intentando poner una rampa pequeñita en una de sus calles para un aparcamiento que ya tiene hecho y no hay manera, ahí es firme, y en cambio, doscientos metros más arriba, para una tienda privada, que es El Corte Inglés, ha invadido dos calles que van a quedar siempre invadidas por sendas rampas. Por lo tanto, ¿qué quiere que le diga?, ¿me entiende?*

Es verdad que históricamente es firme y tozudo, pero según con quién, y aquí lo cierto es que hay determinadas cláusulas económicas que a mí me da la sensación de que o el Ayuntamiento de Pamplona en este caso no ha sido tan firme o tan hábil negociando o ustedes le han presionado todo lo que han podido porque, si no, simplemente, no hubieran hecho la nueva estación, y esto no hay más que preguntarles a los municipalistas que están en el día a día en las relaciones con el

Gobierno y seguramente ratificarían mis apreciaciones. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Lizarbe. No sé si algún portavoz desea volver a intervenir. En ese caso, señorías, vamos a pasar al segundo punto.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *¿Puedo contestar?*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Discúlpeme, señor Consejero, tiene usted la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *También voy a ser muy breve. Insisto, señor Lizarbe, en que este acuerdo ha sido un acuerdo pacífico. Tiene que pensar usted que el Ayuntamiento de Pamplona negocia multitud de convenios o acuerdos con el conjunto del Gobierno y hay que verlo dentro de ese conjunto global de que en unas partes o en unas actuaciones obtiene unos resultados y en otras obtiene otros, y globalmente yo entiendo que el Ayuntamiento de Pamplona está satisfecho, por lo menos quienes dirigen el Ayuntamiento de Pamplona, no estoy diciendo la oposición, evidentemente, pero está satisfecho con este convenio. De cualquier manera, en las próximas negociaciones, si quiere, le puedo invitar para que vea cuánto podemos imponer nosotros al Ayuntamiento de Pamplona, que yo creo que es poco, primero, porque no hay voluntad y, segundo, porque insisto en que de acuerdo con lo que es su obligación el Ayuntamiento pelea hasta el último céntimo. Por tanto, de verdad, este convenio no es leonino, sino todo lo contrario, es un convenio que va a facilitar que se construya una señora estación de autobuses en Pamplona y que salga adelante. Es más, como le digo, en particular desde que me tocó asumir las responsabilidades de Consejero uno de los objetivos, sin duda, fue resolver, no porque no estuviera resuelto, pero, en fin, darle el impulso final a este expediente y, como digo, a la vista está que no ha pasado ni un año desde el primer acuerdo del Gobierno de Navarra de junio del año 2004 y Dios mediante estamos próximos a la adjudicación del contrato de estas importantes obras.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Miranda.*

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la ampliación de la Ciudad del Transporte.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Pasamos al segundo punto del orden del día, que vuelve a ser la comparecencia del Consejero para informar, en este caso, sobre la ampliación de la Ciudad del Transporte. También ha sido solicitada por el grupo socialista, por lo tanto, señor Lizarbe, tiene la palabra.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Intervengo para dar por reproducida la solicitud de comparecencia. Estamos también ante una infraestructura importante y nos parece conveniente conocer cuáles son las características concretas del estado de tramitación de la ampliación de la Ciudad del Transporte. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias a usted. Señor Miranda, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Igualmente, reproduzco mi agradecimiento a que por medio de esta solicitud del Partido Socialista se pueda exponer ante esta Cámara, efectivamente, una infraestructura que yo creo que es del máximo interés en este caso para el transporte de mercancías en Navarra. Por tanto, sin más preámbulos, como se suele decir, paso a hacer la exposición.*

En primer lugar, considero que es de interés hacer una breve referencia al desarrollo que ha experimentado la Ciudad del Transporte de Pamplona desde su creación. La implantación de la Ciudad del Transporte en Pamplona se decidió en el año 1991 y se consideró que la ubicación idónea era el emplazamiento junto a la Autopista de Navarra, en término de Imárcoain. Con base en esa decisión y esa iniciativa se redactó y tramitó un plan sectorial de incidencia supramunicipal que ordenaba una superficie de 608.000 metros cuadrados. Este plan sectorial fue aprobado definitivamente por acuerdo del Gobierno de Navarra en sesión de 23 de diciembre de 1991.

En ese plan sectorial, y por eso quiero hacer un poco de historia para que se vea cómo ha evolucionado la perspectiva de esta iniciativa, se subdividió la Ciudad del Transporte en dos fases: la primera fase, con una superficie de 389.000 metros cuadrados, se destinó ya desde el primer momento como Ciudad del Transporte como tal, pero en ese momento, en el año 91, se dejaron el resto, los otros 220.000 metros cuadrados, como zona de reserva, abierta a otros usos relacionados con el transporte, pero también con la construcción o con la formación. Es decir, en el año 91 no había seguridad de que este proyecto fuera exitoso desde el punto de vista de lo que es una Ciudad del Transporte. Por tanto, como les digo, en ese momento se apostó por 388.000 metros cuadrados, que en la primera fase, como luego explicaré, corresponde a esta zona de aquí, y la segunda fase, que luego veremos, que ya se corresponde

con ésta, se dejó en el año 91 reservada en posibilidad de que se utilizase para otras finalidades.

Les puedo decir que las grandes dificultades inherentes al desarrollo de una infraestructura de este tipo hicieron que la sociedad Ciudad del Transporte de Pamplona, S.A. acudiera al Gobierno de Navarra en demanda de ayuda que lo hiciera posible. Fruto de ello fue la aprobación de sendos convenios de colaboración en los años 1993 y 1994, mediante los cuales el Gobierno de Navarra, tras manifestar su decidido apoyo al proyecto, adoptó diversos acuerdos para hacer viable el desarrollo de esta iniciativa y, lo que es más importante, se acordó también que el Gobierno de Navarra se integrase en el capital social de Ciudad del Transporte de Pamplona, S.A., suscribiendo en aquel momento una ampliación de capital de 40 millones de pesetas a través de la sociedad Obras Públicas de Navarra, S.A.

Con base en ello y tras estos convenios del 93 y del 94, en septiembre de 1994 la sociedad acordó convocar un concurso entre promotores-constructores para la adjudicación de la realización de la primera fase de la Ciudad del Transporte.

En este concurso, e insisto en que los concursos de concesión tienen una complejidad que excede con mucho a los concursos de ejecución convencional de obras, sólo se presentó una oferta, la de la UTE Sanco y G.M., que fue adjudicada el día 23 de junio de 1995.

Posteriormente, fue necesario proceder a la redacción y tramitación de un nuevo plan sectorial de incidencia supramunicipal, que fue aprobado definitivamente en el año 1996 y que posibilitó que se iniciase la construcción de las obras. Estas obras dieron comienzo en mayo de 1996 y finalizaron en el año 1998.

Simultáneamente a la construcción de las obras, se llevaron a cabo las labores de captación de empresas para las distintas zonas de la Ciudad del Transporte, gestiones que resultaron de gran dificultad, especialmente durante los dos primeros años. No obstante, a finales de 1998 se completó la comercialización de la zona logística o de naves, que es esta zona de aquí, de la primera fase. Como digo, su comercialización se concluyó en el año 1998 y comenzaron a funcionar las primeras naves en esta zona en el año 1999.

En ese momento se consideró que se habían superado las dificultades para poner en marcha esta infraestructura y se constató que esta infraestructura logística estaba tomando ya velocidad de crucero. Por ello, el consejo de administración de la Ciudad del Transporte decidió dedicar la zona de reserva a segunda fase de la Ciudad del Transporte. Como les digo, esa segunda fase abarca esta área que pueden ver en la figura. Y, por tanto, se descartaron, como les decía antes, los usos que se habían reservado para esta zona de la Ciudad del Transporte.

Como consecuencia de ello se tramitó un tercer plan sectorial de incidencia supramunicipal para el desarrollo de esta segunda fase, que fue aprobado por el Gobierno de Navarra el día 22 de mayo del año 2000. En septiembre del mismo año dieron comienzo las obras de urbanización de la segunda fase.

La situación actual de la Ciudad del Transporte de Pamplona se resume brevemente a continuación.

En la primera fase se pueden distinguir las siguientes zonas. En primer lugar, la zona logística, en la que desarrollan su actividad 56 empresas. Como les digo, es toda la zona propiamente dicha de implantación de las empresas vinculadas al transporte y a la logística. También en esa zona hay dos empresas de transporte público, desde el punto de vista de su operativa, que son Conda y La Veloz Sangüesina.

Hay una zona, que es lo que aporta de alguna manera este tipo de infraestructuras, una zona común de atención a los vehículos, y esta zona común tiene dos partes: la zona de aparcamiento de los vehículos pesados, que es esta zona de aquí, y la zona que llamamos centro motor, que es esta parte de aquí. La zona de vehículos pesados tiene una disposición total para albergar 254 camiones, de los cuales 136 están en régimen de abono por 38 empresas. Con lo cual, también ha tenido un más que aceptable grado de aceptación.

En cuanto al centro motor, que es esta parte de aquí, en este momento hay ubicadas 17 empresas, que se dedican fundamentalmente al mantenimiento, reparación y acondicionamiento de vehículos. También hay que decir que después de una gestión que yo creo que fue muy satisfactoria se consiguió que a esta zona se trasladase la aduana internacional de Navarra, que, como saben ustedes, estaba antes en unas instalaciones también en Imárcoain pero al otro lado de la autopista.

En esta aduana internacional de Navarra, que depende de la Agencia Tributaria estatal, se desempeñan también los servicios relacionados con sanidad exterior y con el resguardo fiscal, lo cual es de un gran interés y de una gran utilidad para las empresas que tienen alguna vinculación tanto con materias agroalimentarias como para el tema de depósito de alcoholes, porque alguna empresa realmente tiene una alta actividad en esta materia en la Ciudad del Transporte de Pamplona.

Además, también hay que decir que a la sombra de la aduana oficial, que depende de la Agencia Tributaria, se han instalado también dos agencias privadas de aduanas para realizar gestiones de este tipo.

Por último, en esta primera fase de la Ciudad del Transporte hay también una zona de servicios generales, que es esta parte de aquí, la parte norte, que está vinculada a la zona de acceso, y en esta zona, como alguno de ustedes ya conocerán, hay un bar-restaurante de 1.500 metros cuadrados, un hotel de unas 90 habitaciones y también, que es en esta zona de aquí fundamentalmente, hay instalaciones de tipo comercial, de ocio, etcétera.

Igualmente, hay construidos dos edificios propiedad de la sociedad Ciudad del Transporte de 1.500 metros cuadrados cada uno en los que están ubicados por una parte la propia sociedad, también están ubicados en cada uno de ellos la asociación Tradisna de pequeños transportistas por carretera de Navarra y la asociación ANET. Con lo cual, las dos asociaciones principales del transporte en Navarra están ubicadas en la Ciudad del Transporte.

En esta zona general de servicios desempeñan su actividad un total de doce empresas y en este momento se está construyendo ya el último edificio, que es esta zona de aquí, que son dos alas de un edificio circular central, donde se va a ubicar un nuevo hotel, nuevas oficinas y un edificio para aparcamiento de vehículos ligeros con una planta sótano de 146 plazas y una planta de superficie de 145, la cual será de uso gratuito.

Por tanto, ven ustedes que la Ciudad del Transporte en su primera fase tiene la zona de naves propiamente dicha, la zona de centro motor de atención a vehículos y la zona general de servicios comunes a las instalaciones. Digo esto porque, como luego les diré, precisamente este tipo de proyectos tienen que ofrecer una visión integrada de todo lo que es el apoyo a las empresas y eso es lo que le da valor añadido a diferencia de otros polígonos industriales.

En cuanto a la situación actual y por lo que respecta a la segunda fase de la Ciudad del Transporte, les recuerdo que se desarrolla sobre una superficie de 220.000 metros cuadrados, que es esa parte de aquí, y las obras de urbanización se encuentran prácticamente finalizadas y en servicio. La comercialización de siete de las nueve grandes naves se llevó a cabo durante el año 2003 y se han suscrito contratos con 20 empresas. Con lo cual, entre las 56 de la primera fase y estas 20 ascienden a un total de 76 empresas ubicadas entre la primera y la segunda fase de la Ciudad del Transporte.

A todas ellas se les ha entregado sus correspondientes naves o módulos, habiéndose iniciado la actividad, estoy hablando en este momento de la segunda fase, en alguna de estas empresas. Queda por comercializar y concretar el uso de dos edificios de servicios complementarios, que son esta parte de aquí, previstos en el límite sur de la actuación. Estos dos edificios quedan todavía por promover.

Yo creo que es importante resaltar, porque yo personalmente le doy mucha importancia, que entre la primera y la segunda fase de la Ciudad del Transporte se han ubicado ni más ni menos que más de cien empresas, en total, 105. Como ven ustedes, entre la zona logística, el aparcamiento por otra parte, las empresas del centro motor más las empresas del centro de servicios, hay en total 105 empresas instaladas en la Ciudad del Transporte, que, además, se han instalado desde el año 1998 hasta el año 2004, es decir, en muy poco tiempo la Ciudad del Transporte ha tenido realmente un gran tirón y yo diría que muy por encima de las previsiones iniciales.

También les quiero decir que la superficie total ocupada por estas empresas asciende a 175.000 metros cuadrados del total de los 608.000 metros cuadrados urbanizados, lo cual también da idea de la baja densidad de ocupación y de la alta calidad que esta Ciudad del Transporte tiene con respecto a otras que hay en el resto de España.

En cuanto a las características de las empresas y actividades de la Ciudad del Transporte, debo señalarles que todos los particulares y empresas adquirentes de inmuebles en la Ciudad del Transporte, ya sean naves, edificios o actividades de servicio, se comprometen a cumplir los usos y actividades autorizadas en cada zona, de acuerdo con lo previsto en los sucesivos planes sectoriales de incidencia supramunicipal que han sido aprobados.

Este compromiso se incluye en los contratos de reserva y posteriormente en las escrituras de compraventa, estableciéndose una condición resolutoria para el caso de incumplimiento. Incluso en el caso de posteriores transmisiones, subsiste la obligación y compromiso de los nuevos adquirentes de utilizar estas instalaciones para desempeñar alguna de las actividades autorizadas, compromiso recogido en las escrituras de compraventa inscritas en el Registro de la Propiedad, afianzando, de esta manera, la condición resolutoria.

Las actividades que desarrollan las empresas o personas físicas se especifican en los expedientes de apertura o de actividad clasificada que deben presentarse en el ayuntamiento competente, que es el Ayuntamiento de Noáin-Valle de Elorz. Al tramitar dichos expedientes y, en su caso, otorgar las preceptivas licencias, el Ayuntamiento de Noáin-Valle de Elorz está vinculado por los usos autorizados y contenidos en los planes sectoriales aprobados.

Como el motivo de esta comparecencia es ver cómo está en este momento la Ciudad del Transporte y cuáles son sus perspectivas de desarrollo,

paso a detallarles los proyectos de ampliación en su tercera y cuarta fase.

Como les he dicho, con la finalización y entrada en servicio de esta segunda fase de la Ciudad del Transporte, en nuestra opinión, se ha completado muy satisfactoriamente el proyecto inicial. También está detectada una demanda de suelo logístico que no se ha podido satisfacer con la oferta ya prácticamente finalizada de la segunda fase de la Ciudad del Transporte. Por ello, Ciudad del Transporte, A.A. llevó a cabo la elaboración de un estudio de alternativas para el desarrollo de una zona de reserva, que contempla, entre otros aspectos, la ampliación del ámbito de actuación, que es lo que pueden ver ustedes en toda esta zona de aquí, o sea, la Ciudad del Transporte en este momento es esto, lo que está construido, y la zona de reserva era toda esta zona de aquí. Bueno, pues se hizo un estudio de alternativas, un amplio estudio de alternativas, donde unas de las particularidades, en las que luego me extenderé un poco más, es la apuesta por la intermodalidad mediante la implantación del ferrocarril en la zona sur de la Ciudad del Transporte y su conexión con la red ferroviaria de la Comarca de Pamplona mediante este ramal.

Posteriormente, y con base en este estudio, a lo largo del año 2002 se llevaron a cabo una serie de estudios previos, entre ellos un documento de intermodalidad, que han cristalizado en la redacción del plan sectorial de incidencia supramunicipal para la ampliación de la Ciudad del Transporte. Dicho plan se sometió a la correspondiente tramitación y fue aprobado definitivamente por el Gobierno de Navarra el día 26 de julio del año 2004.

La ampliación de la Ciudad del Transporte en su tercera y cuarta fase se desarrolla en terrenos situados..., en esta diapositiva el norte está en sentido, bueno, pues la ampliación de la Ciudad del Transporte se desarrolla hacia el sur y hacia el este. Este desarrollo hacia el este precisamente es lo que corresponde a la ampliación en su tercera fase y la ampliación hacia el sur, junto con el desarrollo intermodal, es lo que se corresponde con la cuarta fase de la Ciudad del Transporte. En total, el nuevo diseño abarca una superficie de 1.014.000 metros cuadrados, que junto con los 600.000 metros cuadrados de la primera y segunda fase hacen que la Ciudad del Transporte de Pamplona pudiera llegar a tener hasta 1.623.000 metros cuadrados de superficie.

La ampliación de la Ciudad del Transporte se basa en las siguientes áreas que detallaré brevemente. Centros de servicios complementarios, coincidiendo con el acceso actual de la Ciudad del Transporte y un posible futuro acceso por el sur en esta zona de aquí, es decir, una zona de servicios complementarios. El área intermodal, que, como bien les he dicho antes, es la que corresponde a la entrada del ferrocarril en la Ciudad del Transporte de Pamplona, esta zona de aquí. Una zona logística intermodal que se corresponde con este conjunto de naves, con acceso directo hacia las vías ferroviarias. Ya por último, tanto en la tercera como en la cuarta fase, una zona logística polivalente, que es la gran superficie, tanto en la cuarta como en la tercera fase, para el desarrollo propiamente dicho de esta Ciudad del Transporte de Pamplona.

Se establece que el desarrollo de la tercera y cuarta fase se pueda llevar a cabo en dos etapas, cada una de cuatro años de realización.

Para la definición del ámbito que configura la ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona se han considerado varios factores, como no puede ser de otra manera, como pueden ser los propios bordes naturales y topográficos del asentamiento, las necesidades de suelo a corto plazo y a medio plazo en materia de transporte y logística, y las exigencias funcionales de la localización de la estación intermodal en la zona sur de la plataforma.

Con la ampliación planteada, se dispondrá de una nueva superficie de oferta de suelo urbanizado de hasta 101 hectáreas, lo que se considera suficiente para el desarrollo a corto y medio plazo de la Ciudad del Transporte de Pamplona y, por tanto, se llegará a disponer de hasta 162 hectáreas, o, lo que es lo mismo, 1.622.000 metros cuadrados.

Debo decirles que con este desarrollo la Ciudad del Transporte multiplicará en dos veces y media la superficie actual. Es decir, cuando se llegue a 1.622.000 metros cuadrados de plataforma logística en la Comarca de Pamplona habremos multiplicado por dos veces y media la actual Ciudad del Transporte de la Comarca de Pamplona.

Los aspectos más relevantes de esta ampliación hacen que esta Ciudad del Transporte tenga la calificación de centro de tercera generación de acuerdo a lo que se define como tal en los organismos internacionales de intermodalidad y de logística. Estos conceptos hacen referencia a una localización estratégica, a una concepción y diseño funcional adecuados, a la oferta de intermodalidad, a la concentración y calidad de los servicios comunes y al entorno empresarial y su propia calidad.

La localización estratégica de la Ciudad del Transporte de Pamplona es conocida por todos nosotros. Pamplona está en un punto donde confluyen o pueden confluir la comunicación de la Península Ibérica con el resto de Europa a través de este eje norte-sur. Estamos, sin duda, también en la conexión entre el Cantábrico y el Mediterráneo y, a su vez también, en una conexión óptima hacia el sur de la Península Ibérica. Esta ubica-

ción estratégica, que es obvia tanto para Navarra como para Pamplona y, por tanto, para la propia Ciudad del Transporte, yo creo que está todavía poco explotada y lo que se pretende desde el Gobierno de Navarra es a través de esta ampliación de la Ciudad del Transporte afianzar esta posición estratégica en materia de transportes y de la logística para Navarra y para Pamplona.

En cuanto a la concepción y diseño funcional, está concebida y diseñada para optimizar la actividad de los operadores logísticos en el transporte, de manera que se ha buscado un especial diseño en la adecuación topográfica a las necesidades de las instalaciones, la especialización de las naves e instalaciones, dimensiones globales de parcelas y flexibilidad para su desarrollo y posibilidades de expansión a medio y largo plazo.

Pero, sin duda, el aspecto más relevante de esta nueva apuesta por el transporte y la intermodalidad es precisamente esto, es decir, la oferta que consideramos que es fundamental para un sistema logístico y de transporte de mercancías sostenible y de alta eficiencia a largo plazo. Por ello, la Ciudad del Transporte de Pamplona apuesta por esa vocación intermodal, de manera que, como ya les he dicho antes, tiene una vinculación directa con el ferrocarril en su parte sur. Pero, sin duda, respecto a esta intermodalidad que está vinculada al transporte por carretera y al ferrocarril tampoco podemos olvidar la posibilidad del transporte aéreo para determinadas circunstancias y determinadas mercancías. Por ello, la ubicación de la Ciudad del Transporte de Pamplona, tan próxima, por supuesto, a la vía férrea, que incluso va a penetrar en ella, también muy próxima a la estación de mercancías y contenedores de Noáin y al propio aeropuerto de Pamplona-Noáin, todo ello comunicado ya en este momento por el vial que se construyó expresamente hace dos años de comunicación entre estas infraestructuras de transporte, entendemos que nos permiten hacer realmente una apuesta de intermodalidad basada en la Ciudad del Transporte de Pamplona.

No obstante, para ello entendemos que es imprescindible, como ya he repetido en otras intervenciones en esta Comisión, que Navarra apueste por el transporte ferroviario y para ello va a ser imprescindible que por Navarra se trace ese corredor cantábrico-mediterráneo que permita que desde Pamplona haya una salida norte mediante conexión con la "Y vasca", de manera que nos posibilite la unión ferroviaria con Francia y el centro de Europa a través del ancho internacional.

En este escenario la Ciudad del Transporte de Pamplona tiene que formar parte de la red nacional de plataformas logísticas que permitan la transferencia eficaz de mercancías entre carretera y ferrocarril, tanto para el tráfico nacional como para el internacional.

Otro de los aspectos relevantes de esta instalación es la concentración y calidad de los servicios a la que antes he hecho referencia. El diseño de la plataforma logística de la Ciudad del Transporte, especialmente de su tercera y cuarta fase, va a facilitar sinergias internas y externas por la concentración de operadores con posibilidades complementarias, así como servicios comunes a personas, empresas, vehículos y agencias de aduanas. Esta Ciudad del Transporte se encuentra dotada de infraestructuras tecnológicas y de servicios de excelente calidad y, muy especialmente, en lo relacionado con las telecomunicaciones.

Y ya, para concluir, desde el punto de vista de lo que son digamos las características más relevantes de esta Ciudad del Transporte, yo creo que hay que hacer referencia al entorno empresarial de calidad, y, por tanto, esta Ciudad del Transporte ha apostado por una tipología edificatoria que está concebida para permitir la concentración de actividades operativas y representativas de la empresa con una alta calidad edificatoria, paisajística y urbanística. Esto es un valor añadido y una de las principales razones para promover precisamente plataformas logísticas que dignifiquen al sector del transporte y le aporten valor añadido.

Y yo, por mi parte, por no extenderme más, creo que debo centrarme en lo que es la situación actual de la ampliación, y les diré que, una vez aprobado por el consejo de administración de la sociedad el concurso público, este concurso ha sido publicado en la prensa el día 11 de marzo del año 2005 y estamos pendientes de la presentación de ofertas para el próximo día 13 de mayo.

Los anuncios se publicaron el día 11 de marzo, pero el día 11 de marzo hubo una reunión previa informativa a la que asistieron un total de diecinueve empresas, de las cuales se han interesado por el proyecto un total de quince. Las condiciones para la adjudicación se basan fundamentalmente en que el concesionario tendrá que realizar a su costa las siguientes actuaciones. En primer lugar, la urbanización de los 624.000 metros cuadrados de la tercera fase de la Ciudad del Transporte; en segundo lugar, la construcción de un mínimo de un 20 por ciento del total de las naves previstas, es decir, 37.000 metros cuadrados, que debe destinar al alquiler. Debe construir edificios de servicios por una superficie algo superior a 9.000 metros cuadrados. Debe retribuir también a la sociedad Ciudad del Transporte una cantidad a tanto alzado para compensarle por los gastos de expropiación, dirección de obras, proyectos, etcétera, o sea, propio de la gestión y puesta en marcha de este proyecto.

Como contrapartida, el concesionario de esta iniciativa podrá vender las parcelas urbanizadas con un precio máximo tasado de 105 euros por metro cuadrado, podrá edificar, si quiere, naves con destino a la venta y venderlas con un precio máximo de 697 euros por metro cuadrado, podrá vender los edificios de servicios y también podrá, como es lógico, percibir los ingresos derivados de esa obligación de tener 37.000 metros cuadrados de nave en alquiler por un plazo mínimo de diez años.

Ésta es la situación en la que estamos, estamos a la expectativa de que haya ofertas suficientes para el desarrollo de la construcción de esta tercera fase de la Ciudad del Transporte. Esperemos que sea así, los precios que se han fijado en el concurso entendemos que son altamente competitivos desde el punto de vista del desarrollo de la Ciudad del Transporte, esperemos que sean también competitivos para el concesionario y, como les digo, estamos a la espera de que este día 13 de mayo haya ofertas. Si hubiera ofertas, la pretensión es proceder a la adjudicación del concurso antes del verano, de manera que se pudieran iniciar las obras de construcción de la tercera fase de la Ciudad del Transporte a lo largo del año 2006, una vez que se haya procedido a la redacción del oportuno proyecto de urbanización por parte del concesionario.

Por mi parte nada más. Bueno, me he saltado algunas hojas por no aburrirles más, pero me voy a permitir decirles que, si les viene bien, tenía intención de invitarles a ver y conocer la situación de la Ciudad del Transporte en este momento y también a conocer in situ todo el terreno y las maquetas y proyectos que hay disponibles ya en la Ciudad del Transporte para que se hagan una idea cabal de cuál es el alcance de este proyecto. Así que en los próximos días les giraré una invitación para visitar esta instalación.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. Señor Lizarbe, tiene la palabra.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Por nuestra parte, encantados, porque nos parece que es importante en algunas ocasiones ver in situ lo que se va haciendo. Seré muy breve, porque yo creo que la información ha sido, al menos para mi grupo, suficiente. Quiero decir tres cosas. Primero, nos parece importante que, efectivamente, la Ciudad del Transporte de Pamplona forme parte de la red nacional de plataformas logísticas. Nosotros pensamos que la competitividad de la Comunidad desde el punto de vista económico depende en buena parte, como ya sabe el Consejero porque lo hemos dicho muchas veces, de las infraestructuras que tengamos y en materia de transporte de mercancías propiamente dicho fundamentalmente de las infraestructuras tipo plataformas que puedan darse, si bien es verdad que dicho esto y priorizándolo sobre todo lo demás sí que esperamos que el departamento, que el Gobierno y, en definitiva, que la sociedad Ciudad del Transporte sean suficientemente, cómo lo diría yo, sensibles con lo que es la ocupación del espacio público. Es decir, no nos gustaría que acaben produciéndose problemas en lo que pueden ser las futuras expectativas de crecimiento de las entidades municipales afectadas, lógicamente, ahí cada vez se está cogiendo más terreno, evidentemente, las dos cosas no pueden ser, ocupar terreno y que no se ocupe al mismo tiempo. Pero sí que queremos hacer esa apostilla fundamentalmente porque es una zona muy cercana a Pamplona, es evidente que los niveles de crecimiento económico, más allá de algunas dificultades coyunturales que pueda haber en estos momentos en la zona euro, a largo plazo son interesantes y es evidente que esto no va a retroceder sino que va a aumentar progresivamente en el tiempo. Nos parece que todo lo que se haga alrededor de la ciudad debería ser hecho siempre con una gran sensibilidad.*

En segundo lugar, me gustaría hablar de la conexión ferroviaria. La ha ubicado en la cuarta fase, estamos hablando de cuatro años en la tercera, cuatro años más en la cuarta son ocho años. Bueno, es el Gobierno el que gobierna y el que tiene que fijar las prioridades, pero a nosotros nos parece un tema fundamental y prioritario. Lo cierto es que el transporte de mercancías por carretera empieza a ser agobiante y, desde luego, lo es y lo será cada vez más también en Navarra dada la posición estratégica que ocupamos en el contexto nacional e internacional. El Gobierno es el que tiene que fijar las prioridades pero nosotros queremos insistir en este tema porque nos parece fundamental, si no, esto va a ser una situación, no aquí pero sí desde luego en los corredores donde estamos, bastante insostenible y creemos que todo lo que se pueda hacer por priorizar esa conexión ferroviaria nos parece interesante, conexión que nos imaginamos que se realizará en los diferentes anchos de vía que estén operativos, claro, lógicamente tanto en el que pueda utilizar la alta velocidad para mercancías, que es la misma que la de alta velocidad para viajeros, tiene una denominación concreta que ahora no recuerdo, como el actual ancho de vía que hay en estos momentos.

Ésta es una cuestión donde tendrá que haber, lógicamente, el correspondiente acuerdo con el Ministerio, pero en cualquier caso es una infraestructura que perfectamente puede liderar la propia Comunidad Foral. No es un tema, por tanto, exclusivo de consenso, mejor que lo haya, pero, insisto, por decir el argumento claro, para nosotros es importantísimo que se le dé la mayor prioridad y si hay alguna posibilidad de que se pueda

adelantar sobre lo previsto, evidentemente, muchísimo mejor.

Hay una tercera cuestión que nos parece que tendría que contemplarse al hilo de lo que es la Ciudad del Transporte. La Ciudad del Transporte tiene que estar en la Comarca de Pamplona, de esto no hay ninguna duda, pero a nosotros nos parece importante la previsión y materialización de infraestructuras similares, del orden que fuera necesario, en el eje del Ebro. La plataforma logística de Zaragoza va a ser la líder en lo que es todo el Valle del Ebro y nosotros pensamos que lo que se puede hacer en la Ribera de Navarra, en lo que es, en definitiva, todo el corredor del Ebro a su paso por Navarra, puede ser muy interesante como una plataforma intermedia entre ambas que podría dar un juego muy importante, tanto en lo que es el apoyo a esas empresas, a las empresas que están en la Ribera, en el eje del Ebro, como a las propias necesidades del transporte. Como me he fijado, abusando de la amabilidad de la señora Presidenta, en que no dice Ciudad del Transporte de dónde, me permito hacer esta apostilla que aunque no estaba en la solicitud de comparecencia yo creo que sí que es importante. No tiene que haber una Ciudad del Transporte en cada sitio, esto sería una auténtica bobada, pero nos parece que pensar que haya una derivación en la Ribera puede ser interesante, sobre todo dada la proximidad de esa gran plataforma logística de Zaragoza. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Lizarbe. Señor García Adanero, ¿desea intervenir?*

SR. GARCÍA ADANERO: *Sí, muchas gracias, señora Presidenta. Intervengo para agradecer las explicaciones dadas por el señor Consejero y también para decir que aceptaremos gustosamente la invitación que se nos va a cursar para visitar lo que es la Ciudad del Transporte en estos momentos y las consiguientes fases y su grado de ejecución.*

En todo caso, cuando hacía historia el señor Consejero yo he recordado que cuando se empezó a hablar de esto en el año 91 había bastante gente, bueno no sé si bastante, desde luego no eran mayoría, que estaba en contra y se decía que ninguna empresa iba a querer ir allá. Yo creo que una vez más el tiempo ha dado la razón a los que en aquel momento apostaron por la Ciudad del Transporte y a la vista está. En aquellos años era habitual ver algunas calles de Pamplona, tanto la Avenida de Barañáin como parte del Segundo Ensanche como alguna de las calles Monasterio de San Juan, llenas de camiones. Ahora nos hemos acostumbrado a que ya no se dé esa realidad, pero, como digo, cuando se empezó a hablar de esto, en el año 91, era una realidad absoluta. Por lo tanto, yo creo que hay que hablar de un acierto, de un éxito que luego ha redundado en todo lo que eso conlleva, desde luego, para el futuro de las empresas.

Lo que decían el señor Lizarbe también y también el Consejero respecto a las posibles comunicaciones intermodales, desde luego, eso ya es el futuro y está claro que la nueva estación más la estación de mercancías de Noáin, más la redimensión que se le pueda ofrecer a las nuevas instalaciones del aeropuerto de Noáin junto a la Ciudad del Transporte, lógicamente, colocará a nuestra Comunidad una vez más con vistas a un futuro que esperemos que sea bueno.

Por lo tanto, agradecemos la información y seguiremos apostando por esto en lo que, como digo, en su momento no se apostaba tanto pero que al final ha dado la razón. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor García Adanero. Señora Figueras, tiene la palabra.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Seré muy breve. Agradezco la explicación y también agradezco la invitación que nos hace. La verdad es que voy a repetir un poco lo que ha dicho el señor Lizarbe. Cuando he visto ese mapa que usted ha planteado, lo cierto es que sin discutirle, por supuesto, a Pamplona la capacidad de desarrollar toda esa Ciudad del Transporte, no cabe duda de que esa conexión que se ha hecho de una manera figurada en el mapa si en algún sitio tiene virtualidad es en todo el eje del Ebro. De ahí la importancia de que se desarrolle todo el corredor del Ebro. Yo creo que esto está en parte previsto pero sólo en parte en la Estrategia Territorial de Navarra, por eso le pido que, cuando se hable de posibles ampliaciones, se piense precisamente en todo lo que es la Ribera, porque cuando estuvo aquí el gerente, no sé si se llama así, el responsable de la Ciudad del Transporte, a instancia del grupo Aralar, recuerdo perfectamente que yo le hice esa apreciación ya y creo recordar que la contestación que me dio fue que ya teníamos bastante con la de Pamplona, con que creciera y se llenara como para estar pensando en otras historias.*

Por eso digo que cada cual, lógicamente, defiende y plantea su ámbito, pero a mí me parece que la lógica lleva a que en este caso el Gobierno de Navarra piense desde fuera y piense con una perspectiva mucho más amplia y, como ha dicho el señor Lizarbe, es una evidencia que la Ribera tiene una influencia importante de la ciudad de Zaragoza y esa ciudad hoy está llamada ya, por intereses económicos, a ser la plataforma logística del norte, así que si, desde luego, a alguien le pueden caer servicios a ofrecer o le pueden caer otro tipo de necesidades que ya Zaragoza por su propia dimensión pueda tener saturadas, va a ser funda-

mentalmente a la zona de la Ribera por la conexión estratégica, que además ha tenido la gracia divina de estar allá, y luego porque, lógicamente, hay una buena facilidad de conexión con Europa y Portugal.

Por lo tanto, en ese sentido, simplemente quiero agradecer que lo haya dicho y, desde luego, impulsar que si en algún momento tiene que haber un desarrollo no siga siendo necesario seguir concentrándolo, que eso viene muy bien a todos los "cuencos" de Pamplona, porque se van a enriquecer, pero desde luego Navarra es algo más que Pamplona.

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

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Muchas gracias, señora Presidenta. Agradezco la información que se nos facilita para constatar el éxito de lo que fue aquella iniciativa de la Ciudad del Transporte, constatado con las sucesivas ampliaciones y con las previsiones de futuro, con lo cual, plantearse ahora cualquier valoración siempre tiene que hacerse desde el éxito, reitero, de la iniciativa. Esas iniciativas que, además, se hacen desde lo público pero de acuerdo y de la mano con la iniciativa privada resultan al final siempre un éxito porque es imprescindible para que la iniciativa particular se traslade a una zona o cambie sus hábitos ya adquiridos durante mucho tiempo que se le incentive casi desde lo público y de alguna manera se articulen en esas zonas de nuevo desarrollo los servicios que obligan de esa manera a que la iniciativa particular se traslade a esta zona. Por lo tanto, debemos constatar el éxito de la iniciativa.*

Y simplemente, sobre los localismos en los que estamos y que a todos nos toca, quiero constatar que Tudela tuvo una iniciativa incluso con un proyecto aprobado de un estudio de arquitectos de Tudela sobre una Ciudad del Transporte que es evidente que fracasó. En esos terrenos ahora se ha desarrollado un polígono. Yo no sé si, además, existe alguna posibilidad de que Cortes, por su cercanía con Zaragoza, tenga alguna cuestión relacionada con esta materia. Es evidente que me uno a esa reivindicación siempre desde la lógica y desde el sentido común de que habrá que hacerlo siempre y cuando se vea una demanda y una necesidad. En todo caso, yo también creo que tiene esa posibilidad de aprovechar los movimientos, que ha explicado el portavoz del grupo socialista, evidentes y claros del desarrollo yo creo que brutal que está teniendo la ciudad de Zaragoza en cuanto a centro logístico ya no solamente nacional, que desde luego que sí, pero también internacional, donde se instalan las mayores empresas de España, donde el grupo textil Zara creo que tiene el mayor centro logístico de toda España, con lo que eso supone. Es evidente que la cercanía a esas sinergias que genera Zaragoza puede hacer a la Ribera y al sur de Navarra claramente objetivo de una actuación, y a ver si eso se está previendo o se prevé o puede tener algún futuro.

Por tanto, reitero y constato el éxito de la iniciativa de la Ciudad del Transporte de Pamplona y, por lo tanto, agradecezco la información que se nos ha trasladado.

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

SR. RAMIREZ ERRO: *Gracias, señora Presidenta. Intervendré muy brevemente, simplemente para agradecer la información y el formato, porque realmente es muy ilustrativo. Efectivamente, el centro logístico es una cuestión importante para el desarrollo económico de Navarra. En Eusko Alkartasuna pensamos que el complemento perfecto o ideal dada la situación estaría también en una optimización de las vías que nos conectan con Europa, en este caso la Nacional 121-A, y realmente abordar esta cuestión con ambición y, cómo no, también considerando que sería realmente positiva, por no incidir más en el asunto, la gratuidad de la A-15 para que todo ello sea un conjunto de posibilidades de desarrollo económico más amplio y más ambicioso. Eskerrik asko.*

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Seré breve, para no alargar más la sesión. En relación con los comentarios y sugerencias por parte del señor Lizarbe, yo creo que coincidimos en que la gran apuesta del transporte en los próximos años va a ser el ferrocarril, en el sentido de que si no nos sumamos a esta iniciativa, desde luego, Navarra se quedará atrás no sólo desde el punto de vista de lo que es el transporte en sí, sino desde el de su vinculación con el resto de las áreas geográficas de nuestro entorno, es decir, las demás comunidades autónomas, como ahora comentaré, han hecho una verdadera apuesta por esta estrategia. También coincido en que hay que priorizar esta conexión ferroviaria de la Ciudad del Transporte con la vía férrea, y así va a ser. Es decir, en el momento en que despejemos la incógnita que siempre existe de tener un adjudicatario y poner en marcha esta tercera fase de la Ciudad del Transporte de Pamplona, que yo diría que es donde estamos volcando ahora todos nuestros esfuerzos, desde luego, nuestro paso inmediato, efectivamente, va a ser analizar esa intermodalidad general de ferrocarril, Ciudad del*

Transporte e incluso transporte aéreo en ese entorno de Noáin. A partir de ese momento, habrá que tomar las iniciativas que sean precisas para potenciar cuanto antes la conexión ferroviaria y la utilización ferroviaria del transporte desde la Ciudad del Transporte de Pamplona.

En este aspecto ya antes de final de año planteamos al Presidente de Renfe, lo que pasa es que ha habido el cambio del sistema ferroviario, como todos ustedes saben, que habría que hacer un análisis muy específico de cómo está funcionando la terminal de mercancías de Noáin, que no parece que funcione de manera masiva y que hablaríamos para intentar llegar a acuerdos de potenciar al máximo la utilización de una infraestructura que muy poca gente conoce. Aquí, en la misma Comarca de Pamplona, tenemos una terminal de mercancías de transporte ferroviario. Aquí, fíjense ustedes dónde está, aquí está la plataforma ferroviaria, aquí está el aeropuerto y aquí está la Ciudad del Transporte, entonces, yo creo que ésta es la gran desconocida del transporte de mercancías en Navarra, la utilización de esta terminal de mercancías.

También coincido tanto con la señora Figueras como con el señor Lizarbe en que, efectivamente, no es sólo Pamplona lo importante desde el punto de vista del desarrollo del sector del transporte en Navarra, nosotros también creemos que el corredor del Ebro es un firme candidato a tener un amplio protagonismo en el futuro en materia de transporte y de la logística, no sé si a rebufo del Plaza o por iniciativa propia, yo casi me apunto más a lo segundo, y las zonas de Tudela, con ese desarrollo tan importante industrial que se va a plantear en torno a la ciudad, con la variante ferroviaria, y también con la iniciativa de tipo privado, como hay algunas, según nuestras noticias, en el entorno de Cortes, también vinculado a la carretera nacional, a la autopista A-68 y al ferrocarril. Bueno, pues todo ese eje, que está tan bien comunicado y que es el de mayor actividad económica de España, bueno, pues yo creo que, efectivamente, el Gobierno de Navarra tiene que apostar en esa línea.

Voy a hacer un paréntesis, y con esto respondo simultáneamente a lo mismo. En cuanto a esa pregunta que dice la señora Figueras que hizo al gerente de la Ciudad del Transporte sobre las pretensiones de ampliar en el eje del Ebro, yo creo que eso pasa por traer a gerentes a estas comisiones políticas, porque, claro, el gerente de la Ciudad del Transporte es el gerente de la Ciudad del Transporte, sociedad anónima, no es el que hace la política de transporte en la Comunidad Foral de Navarra. Entonces, yo creo que aquí hay que responder políticamente y si se trae luego a..., bueno, pues pasa lo que pasa. Con esto no lo desautorizo, ni muchísimo menos, sino que, bueno, supongo que habló de lo que podía hablar. Desde luego, el Gobierno de Navarra, y en eso creo que coincidimos no sólo hoy sino en otras ocasiones, apuesta decididamente por que el eje del Ebro sea un eje de la máxima actividad.

Brevemente también, ya que lo han mencionado varios de ustedes, también el señor Pérez-Nievas, el proyecto Plaza, de Zaragoza, es un proyecto, evidentemente, de gran trascendencia, pero yo quiero hacer una reflexión que ya hice en la presentación, cuando fui nombrado Consejero, que en una región completa como es Aragón, el proyecto estrella de esa región ha sido un proyecto logístico, es decir, la región aragonesa se está transformando gracias a un proyecto de transporte. Quiero decir que es un tema árido, poco tangible para las personas, pero está siendo el motor que está desarrollando toda la región aragonesa, por increíble que parezca. Un proyecto de transporte. Tan es así que, como ustedes sabrán, va a tener dos antenas, una en Teruel y otra en Huesca, antenas desde el punto de vista logístico. Yo con esto a lo que les animo es a que cuando el Gobierno de Navarra, gobierne quien gobierne, traiga iniciativas de esta envergadura se le den la importancia que tienen, porque realmente, detrás de proyectos tan áridos como es la logística, que poca gente sabe, creo yo, lo que realmente significa, se puede llegar a hacer un verdadero desarrollo socioeconómico para toda una región y para mí desde hace muchos años ha sido una lección que algo tan árido haya sido el motor de toda una región.

Al hilo del Plaza, sin duda, está Inditex, están otras compañías importantísimas, yo también creo que ha sido la palanca para la Expo 2008, en fin, un montón de actividades que, efectivamente, nuestra región vecina ha sabido aprovechar de manera importante.

Por terminar, dos consideraciones. Carlos García Adanero ha hecho referencia a que, efectivamente, ha sido un gran impulso el dado por este Gobierno, y así hay que decirlo, a la Ciudad del Transporte. Yo les tengo que decir, sin ánimo de ponernos medallas, que en 1996 la Ciudad del Transporte de Pamplona estaba más muerta que viva. En ese momento, en el año 96, a pesar de llevar funcionando desde el año 91, la Ciudad del Transporte no existía, no había nada ahí. Y eso, insisto, no son medallas, pero significa que, efectivamente, se necesita verdadero impulso político para llevar a cabo ese tipo de iniciativas en una región como Navarra.

Por último, en cuanto a la sugerencia del señor Ramirez de la gratuidad de la A-15, aprovechando que el Pisuerga pasa por la Ciudad del Transporte, puede ser que políticamente en otros momentos tenga razón, yo creo que en este caso no, porque precisamente si por algo tiene que tener peaje la

autopista de Navarra es precisamente porque está la Ciudad del Transporte. Hombre, no es la justificación, pero, bueno, ya que vienen transportistas o pretendemos que vengan transportistas de toda España y de toda Europa, pues que paguen, que paguen las infraestructuras que construye Navarra. Es así. O sea, yo creo que en este caso el argumento no es bueno; otras veces lo será, esta vez yo creo que no.

Por mi parte nada más, esperemos que la ampliación sea tan exitosa como lo han sido las dos primeras fases.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. No sé si algún portavoz desea intervenir. ¿El señor Miranda desea añadir algo más? Esto lo digo para deshacer el error de antes.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *No. Muchas gracias. Esperemos vernos en la visita que hagamos a la Ciudad del Transporte.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Bien, pues muchas gracias por su invitación. Gracias también por comparecer a usted y al señor Purroy y, si les parece a sus señorías, vamos a hacer un receso de cinco minutos para despedir al Consejero.*

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 49 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 56 MINUTOS.)

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a enterrar la línea aérea de alta tensión que transcurre sobre el casco urbano de Sesma, presentada por el G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señorías, reanudamos la sesión para entrar en el tercer y último punto del orden del día, que es el debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a enterrar la línea aérea de alta tensión que transcurre sobre el casco urbano de Sesma. Esta moción ha sido presentada por el grupo de Izquierda Unida y, por lo tanto, para su defensa tiene la palabra la señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. Muy brevemente porque la moción ya está presentada y me imagino que leída por todas sus señorías. Es una apuesta que, sabiendo que no es fácil, no nos resistimos a hacerla. Al final, de lo que se trata es de evitar en las ciudades puntos que sí que tienen cierto riesgo sanitario, como es la exposición a campos electromagnéticos provenientes de centrales, minicentrales y líneas de alta tensión. Nos estamos encontrando con que el desarrollo propiamente urbanístico lleva a que la ciudad se extienda y, como bien decía algún alcalde presente en la Comisión, la ciudad se ha desarrollado y ha llegado a estos niveles de tener que hacer compatible el crecimiento de la ciudad con este tipo de centrales o de líneas de alta tensión.*

Es una apuesta, como digo, difícil y arriesgada pero, sin embargo, creo que hay que empezar a plantearse muy seriamente que esas líneas de alta tensión discurran de manera soterrada y no a nivel aéreo. La petición en principio es al Gobierno para que inste a Iberdrola y, además, lo haga con todos los medios que tiene a su alcance. Es una apuesta que nos tiene que alertar, en primer lugar, de la necesidad de ir obligando por todos los medios posibles, desde los ayuntamientos y desde el propio Gobierno, a eliminar estos puntos que, además, como digo, crean problemas por la radiación de campos electromagnéticos y, en segundo lugar, porque al final es un desarrollo mucho más armónico y normalizado que las ciudades estén libres de este tipo de situaciones o se liberen por lo menos de las líneas de alta tensión. Además, en muchísimas ciudades, y estoy hablando en concreto de la nuestra, se ha dado siempre todo tipo de facilidades a empresas de estas características para que hagan cualquier tipo de obra que tengan que hacer, cualquier tipo de tendido que tengan que hacer, y en ese sentido muchas veces no son correspondidos los ayuntamientos y creo que tampoco el Gobierno en la misma proporción que se les facilita, por lo menos desde los entes locales, de una manera clarísima y muchas veces, ya digo, no correspondida.

Por lo tanto, ésta es la solicitud que plantea mi grupo y, entendiendo que es de lógica, desearía que contase con el apoyo del resto de los grupos. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Figueras. En el turno a favor, ¿portavoces que desean intervenir? Señor Lizarbe, tiene la palabra.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Brevemente para manifestar nuestro voto favorable porque entendemos que, efectivamente, tiene que haber un plan progresivo que vaya retirando este tipo de instalaciones y, en cualquier caso, alejándolas de lo que son los casos urbanos. En el caso de Sesma es evidente, no hay más que verlo –algunos sólo una vez al año pero los que viven allí todos los días–, esos cables de alta tensión pasan a poca distancia de determinadas casas, como ha expuesto perfectamente la señora Figueras. Esa problemática no solamente*

es de Sesma, aquí nos traen esta moción referida a Sesma y nosotros la vamos a apoyar porque nos parece justo, pero lo cierto es que es muy fácil hacer instalaciones eléctricas de alta tensión, instalaciones incluso de centrales, de estaciones, que luego no hay manera de retirar, y hay otros muchos ejemplos por la geografía navarra. Por lo tanto, se nos trae esto y nosotros lo vamos a apoyar.

En todo caso, al grupo de UPN y al grupo de CDN, que me imagino que van a votar que no, dado que no han pedido intervenir en el turno a favor, les diré que creo que en su mano está que todo esto se retire. Está en su mano no solamente por su gran capacidad dialéctica a la hora de convencer a una gran compañía eléctrica de que lo haga, sino también porque en estos momentos no es lo mismo clamar en el desierto que formar parte del accionariado con ese 1 por ciento. Por lo tanto, esta vez no solamente es querer, esta vez ustedes pueden, bueno, poder, pueden, lo que no sabemos es si quieren. Nosotros, desde luego, si estuviésemos en el Gobierno, tengo que reconocerlo, no estaríamos en esta situación tan envidiable que tiene ustedes porque nosotros no habríamos adquirido el 1 por ciento, pero, bueno, ya que lo han adquirido ustedes y lo vamos a pagar todos bueno sería que se aprovecharan de esa alícuota parte de propiedad. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Lizarbe. Por UPN, tiene la palabra, señor Tabar.*

SR. TABAR ONECA: *Gracias, señora Presidenta. Vamos a intervenir en el turno en contra por un motivo, lógicamente, yo, como alcalde, estaría totalmente de acuerdo con la señora Figueras y con lo que ha dicho el señor Lizarbe, pero la verdad es que hay que ser serios a la hora de mirar los temas, y estos problemas de estas líneas de alta tensión no los ha creado Iberdrola, Iberdrola tenía sus líneas ya hechas y lo que hemos hecho inconscientemente muchos alcaldes, entre los que me incluyo, ha sido dar licencias de obras sin haber previsto que ahí estaban esas líneas y sin haber obligado a la hora de hacer las infraestructuras pertinentes a que se hubieran soterrado las que se puedan soterrar, sabemos que hay otras líneas de alta tensión que no se pueden soterrar y habrá que desplazarlas.*

En cuanto a lo del 1 por ciento, si se puede con ese 1 por ciento obligar a Iberdrola a que colabore algo más de lo que colabora, que, la verdad, no suele colaborar mucho, en nuestras manos está, en la de los ayuntamientos, las entidades locales, puesto que siempre tienen que hacer actuaciones por nuestros cascos urbanos o por nuestro término municipal y les damos toda serie de facilidades, que es verdad, forzar un poco la situación de cara a Iberdrola también para que participe y se firme alguna especie de convenio entre entidades locales y promotores. Y ahora mismo me pongo como ejemplo, yo he dado una licencia de obra no sé si son para ocho o diez viviendas y una parte de una línea de 13.000, que sí que se puede soterrar, que cruza el pueblo, y he obligado dentro del permiso de obras que he dado a que la sotierren y la van a enterrar. Esto se podía haber previsto desde el principio, cuando se hicieron las infraestructuras en Caparroso para ir cambiando las calles, saneamientos, seguridad. La verdad es que hemos pasado varios alcaldes y a ninguno se nos ha ocurrido que a la vez que se abría la calle se podía haber metido la línea. Quiero decir que la problemática no viene de Iberdrola, la hemos generado normalmente las propias entidades locales en el desarrollo de nuestros cascos urbanos, y decir ahora que sea el Gobierno el que haga la obra y luego obligue a Iberdrola a pagar, lógicamente, no me parece una postura razonable, me parece mucho más razonable poder llegar a una especie de convenio entre promotores, residentes, ayuntamientos, Iberdrola y, a poder ser y si puede entrar también, el Gobierno, para intentar ir solucionándolo poco a poco, las que se puedan soterrar soterrarlas y las que haya que desplazar porque no se pueden soterrar desplazarlas lo más lejos posible del casco urbano. Por eso vamos a votar en contra. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias a usted, señor Tabar. Estamos en el turno en contra. Ni el señor Ramirez ni el señor Pérez-Nievas han solicitado la palabra, no sé si desean intervenir. Señor Pérez-Nievas, tiene la palabra.*

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Disculpándome por no haber estado en la exposición de la motivación de la moción, pero, tras leerla y escuchar parte de los argumentos que ha expuesto el portavoz de Unión del Pueblo Navarro, que ya conocía, por otra parte, acreditamos que, efectivamente, esto deriva de una cuestión que estaba legislada donde se impedía en un primer momento la construcción de líneas de alta tensión en zonas cercanas a los municipios, que en esto los ayuntamientos tendrán su cuota parte de responsabilidad por haberlo autorizado, y el hecho de que ahora se pretenda que el Gobierno sea, digamos, el responsable y al que se le obligue a retirarlas o a gastar el dinero necesario para hacerlo y luego en su caso que repercuta a Iberdrola, yo esa repercusión no la veo por ningún lado porque jurídicamente no ha actuado ilegalmente, porque Iberdrola cuando construye y crea el tendido, desde luego, lo hace con la legalidad vigente y, por lo tanto, ahora, cuando ha habido una ilegalidad sobrevenida por causas que no le son imputables, no tiene ninguna obligación. La única fórmula, como ha expuesto el portavoz de Unión del Pueblo Navarro, podrá venir a través de un convenio, y a lo mejor ayuda y todo el 1 por*

ciento que ha comprado el Gobierno de Navarra a Iberdrola a conseguir un acuerdo. En todo caso, tendrán que ser tanto la empresa como las administraciones las que firmen un documento de acuerdo y un plan de retirada, pero, desde luego, no cabe a través del texto literal que plantea esta moción y, por lo tanto, votaremos en contra.

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

SR. RAMIREZ ERRO: *Gracias, señora Presidenta. Pido disculpas también por el retraso y simplemente quiero manifestar nuestro voto favorable porque...*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Perdón, señor Ramirez, nos encontramos en el turno en contra. Le ruego...*

SR. RAMIREZ ERRO: *Pues, sin más.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Bien, ya ha anunciado usted su voto. Ha vuelto a aprovechar que el Pisuerga pasaba por aquí...*

SR. RAMIREZ ERRO: *No, no, antes no... Eso lo ha dicho el Consejero.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Bien. En cualquier caso, señora Figueras, tiene la palabra.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Agradezco tanto al Partido Socialista como a EA que entiendan el espíritu de la moción. Al final, las mociones suelen tener un intento doble: por una parte, plantean un espíritu de por dónde se quiere ir, sabiendo que limita muchas veces las posibilidades de conseguirlo, y, por otra parte, efectivamente, en algunos en los que se puede hacer ya, pues que se haga. En este caso es claro que es de una voluntad política superior a lo que es el ámbito probablemente de lo que hemos estado hablando. Me parece bien la propuesta que plantea UPN, por lo menos para trabajarla en el tiempo, ya que no se apoya esto por lo menos que se vaya trabajando en esa posibilidad de convenio, porque todos sabemos las dificultades que existen con empresas de estas características, me da igual que sean eléctricas o que sean del gas, es un auténtico problema tener que negociar con ellos para que hagan las cosas tal y como establecen en este caso la legalidad vigente y los propios ayuntamientos, que son los que tienen la capacidad para decir cómo tiene que hacerse. Creo que la mayoría de los que estamos aquí tenemos experiencia municipal, algunos hace algún tiempo y otros en este momento y sabemos que eso es así.*

Tan es así que en las ciudades, efectivamente, las subestaciones están planteadas en sitios estratégicos de la ciudad lejos de que por ahí iba a pasar la ciudad, pero es que cuando la ciudad ya está al lado de lo que son subestaciones o líneas de alta tensión es prácticamente imposible sentar en una mesa en este caso a la administración que lo demanda y a la empresa. Y ese caso en Tudela se ha visto por activa y por pasiva con el desarrollo de una zona de servicios, fundamentalmente de parque, la subestación de Iberdrola está al lado del parque y no tiene, además, ningún servicio útil, y es que no hay modo humano. Yo no sé si en este caso el gobierno municipal se ha desinflado y no echa el resto para conseguir que en el tiempo eso se levante y se pueda negociar incluso la construcción, sé que en algún momento Iberdrola dijo que tenía una empresa o podía crear una empresa de desarrollo urbanístico o inmobiliaria o lo que fuera, o sea que en el sitio que se libera podía incluso haber un desarrollo urbanístico de la ciudad, eso lo dijo en algún momento pero luego no se ha traducido nunca en ningún acuerdo ni en ningún convenio. El hecho evidente es que tienen la subestación en Montes de Cierzo, a cinco o seis kilómetros, tienen otra enfrente del ETI, y encima siguen teniendo las subestaciones en la ciudad, en este caso en el barrio de Lourdes, lo mismo en la Azucarera, puntos donde la ciudad se ha desarrollado, y no hay modo humano.

Por lo tanto, creo que tenía toda la lógica del mundo plantear la inquietud que a nosotros nos traía, como bien ha dicho el señor Lizarbe, no sólo en Sesma, pero como los ciudadanos de Sesma así nos lo han requerido lo hemos traslado, pero es cierto que es una necesidad que concurre en cantidad de municipios de la Comunidad. Por lo tanto, y aunque ustedes no han considerado oportuno apoyar la moción, sí que animaría por lo menos a que en ese sentido se plantee seriamente firmar convenios a tres bandas, porque tienen que ser la empresa, las entidades locales y el Gobierno de Navarra, y exigir que ese tipo de convenios contemplen lo nuevo y lo ya hecho, de modo que vayamos en parte sustanciando lo que aquí se plantea en realidades, y es que también se vea la posibilidad de que en tiempo y en forma se sotierren aquellas líneas que puedan ser soterradas. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señora Figueras. Señorías, vamos a pasar a la votación de la moción. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? La moción ha sido rechazada por 5 votos a favor y 7 votos en contra. Agotado el orden del día, señorías, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 9 MINUTOS.)