DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura | Pamplona, 4 de abril de 2006 | NÚM. 25

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 4 DE ABRIL DE 2006

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el nuevo proyecto de comunicación con Francia por la NA-135; y a petición del Consejero para informar sobre la conexión entre Navarra y Francia y el acuerdo alcanzado con el Consejo General de Pirineos Atlánticos.

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el trazado de la autopista Pamplona-Jaca.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 10 horas y 2 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el nuevo proyecto de comunicación con Francia por la NA-135; y a petición del Consejero para informar sobre la conexión entre Navarra y Francia y el acuerdo alcanzado con el Consejo General de Pirineos Atlánticos (Pág. 2).

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

A continuación toma la palabra 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 la señora Figueras Castellano, los señores García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra), Jiménez Hervas (G.P. Aralar) y Pérez-Nievas López de Goicoechea (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra), la señora Santesteban Guelbenzu (G.P. Eusko Alkartasuna) y el señor Etxegarai Andueza (G.P. Mixto), a quienes responde, conjuntamente, el señor Consejero (Pág. 11).

Se suspende la sesión a las 11 horas y 46 minutos.

Se reanuda la sesión a las 11 horas y 59 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el trazado de la autopista Pamplona-Jaca (Pág. 21).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene la señora Figueras Castellano (Pág. 21).

A continuación toma la palabra el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Miranda Simavilla (Pág. 21).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra la señora Figueras Castellano y los señores García Adanero, Lizarbe Baztán, Jiménez Hervas y Pérez-Nievas López de Goicoechea, a quienes responde, conjuntamente, el señor Consejero (Pág. 24).

Se levanta la sesión a las 12 horas y 44 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 2 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el nuevo proyecto de comunicación con Francia por la NA-135; y a petición del Consejero para informar sobre la conexión entre Navarra y Francia y el acuerdo alcanzado con el Consejo General de Pirineos Atlánticos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenos días, señorías. Bienvenidos a esta sesión de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, que tiene dos puntos en su orden del día. Ambos son comparecencias del Consejero, que nos acompaña y a quien aprovecho para dar la bienvenida, en el primer caso para informar sobre el nuevo proyecto de comunicación con Francia por la NA-135, a instancia de Izquierda Unida, y también sobre la conexión entre Navarra y Francia y el acuerdo alcanzado con el Consejo General de Pirineos Atlánticos, a instancia del propio Consejero. En primer lugar, tiene la palabra la señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos. Agradezco la comparecencia al Consejero y al personal de su equipo para dar explicación de la modificación que entendemos que ha existido respecto a la comunicación con Francia a través de la N-135. Como todas sus señorías saben, era una propuesta planteada por el Gobierno en el plan de carreteras, con la consideración de que fuera una autovía de doble carril, dos en un sentido y otros dos en otro, y nosotros reiteradamente, a través incluso de propuestas y enmiendas a los Presupuestos, entendíamos que esa carretera debería tener una intervención importante para asegurar la población de los valles y facilitar la propia comunicación, pero, como todos sabemos, nosotros siempre hemos defendido que lo lógico en este caso era la propuesta que realmente es la que entiendo que hoy vamos a conocer, una carretera que tenga fundamentalmente incorporado un tercer carril para*

facilitar el transporte tanto de mercancías como de vehículos por esa Nacional 135, y, desde luego, consideramos que da satisfacción a lo que siempre ha sido el objetivo fundamental planteado por nuestro grupo, que es, como he dicho al principio, el asentamiento de la población y facilitar la comunicación.

Como quiera que estamos satisfechos con la modificación que plantea el departamento y, además, creemos que da satisfacción también a lo que era demandado por la otra parte, en este caso por Francia, porque, como todas sus señorías saben, Francia no optaba por que eso fuera una vía de gran capacidad, sino que fuera fundamentalmente una carretera convencional mejorada, y como quiera que además había optado por un desarrollo del tren y de lo que se llaman las autovías marítimas, nos damos por satisfechos con esta modificación, y lo único que pretendemos conocer a través de la comparecencia del señor Consejero es la fecha de la obra y el compromiso para la ejecución de la misma. Por lo tanto, y a expensas de lo que nos tenga que informar, simplemente le agradezco la comparecencia y, desde luego, le mostramos nuestra satisfacción por la modificación del proyecto. Gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Buenos días a todos. Quiero dar las gracias a la representante de Izquierda Unida por la intervención y por la presentación de esta comparecencia y también plantear que, como ustedes saben, el mismo día que se dio a conocer cuál era el acuerdo alcanzado con el Departamento de Pirineos Atlánticos solicité comparecer ante esta Cámara para poderles informar de primera mano de cuál era el alcance de este acuerdo, las razones y las perspectivas de esta importante vía de comunicación para Navarra. Por tanto, sin más, voy a pasar a la intervención y a la presentación de este acuerdo alcanzado con el Consejo General de Pirineos Atlánticos.*

En primer lugar, creo que es oportuno hacer referencia a los antecedentes incluso de carácter histórico que ha podido tener esta vía de comunicación, algunos de ellos históricos y remotos y otros que tienen su reflejo en la historia reciente de las incomunicaciones entre Navarra y el sur de Francia. La fuerza de la historia nos lleva a redescubrir por qué el paso de Roncesvalles o de Ibañeta fue durante milenios vía privilegiada de entrada en la Península Ibérica. Su razón de ser no es otra sino que este paso milenario era el último puerto de montaña occidental y, por tanto, el de más baja cota por el que se podía pasar directamente desde Francia a la España Mediterránea y Atlántica; es decir, tal y como se descubre desde el alto de Lepoeder en Roncesvalles, quien subiese desde Francia por ese camino divisaba desde esa altura todo el valle del Ebro y la puerta occidental ibérica.

El paso de los años y la evolución de la historia hicieron que pudiera franquearse la frontera occidental franco-española por el paso de Irún, a nivel del mar, aunque para adentrarse posteriormente en la península hubiera que superar los puertos de Belate, de Azpiroz o de Etxegárate, todos ellos con cotas de paso inferiores al puerto de Ibañeta, y con menores rigores invernales, pero ya en territorio peninsular. Esta realidad orográfica e histórica, junto con la inapropiada evolución de las comunicaciones en Navarra durante el siglo XIX, tal y como está documentado, hizo que el viejo Reyno perdiera su comunicación directa con Francia y con Europa.

Quizá el proyecto más representativo de todos ellos y de las aspiraciones de modernidad en Navarra fue el nunca alumbrado ferrocarril de los Alduides, ejemplo y paradigma de la frustración de los proyectos transfronterizos navarros. En esta imagen que ven ustedes se aprecia cuál fue ese proyecto, un proyecto que llegó a tener característica de proyecto de construcción, que llegó a tener en ciernes una sociedad concesionaria que lo explotase y que al final, por razones históricas y fundamentalmente económicas del siglo XIX, no fue construido.

Todo ello hizo que Navarra en la práctica quedase al margen de los grandes ejes de comunicaciones tanto por carretera como por ferrocarril, situación que todavía, más de cien años después, seguimos padeciendo. Aquí pueden ver ustedes, por ejemplo –no he podido conseguir un buen plano de carreteras, pero creo que el plano de ferrocarriles nacionales es muy significativo–, la red española de ferrocarriles a 1 de enero de 1867, hace casi 150 años. Desde entonces en ferrocarril, por ejemplo, las comunicaciones en el norte de la Península Ibérica no han cambiado absolutamente nada y, por tanto, esta realidad es muy parecida, salvo la construcción de la carretera entre Pamplona e Irún, por el trazado de Belate, que, como todos sabemos, se hizo hace 120 años, las comunicaciones de Navarra prácticamente no mejoraron hacia el norte en su comunicación con Francia y con el resto de Europa. Por tanto, entendíamos que esta situación, que, como digo, tiene carácter histórico, merecía la pena ser corregida.

No es de extrañar, por tanto, que la suma de inquietudes, de anhelos históricos y de búsqueda de mejores comunicaciones entre Navarra y el País Vasco Francés interior cuajase en una amplia reunión que se mantuvo en la localidad

francesa de Saint Palais durante el mes de febrero de 1997, hace ya nueve años, y donde un buen número de electos franceses, junto con representantes del Gobierno de Navarra, decidieron poner en marcha el análisis de la viabilidad de una nueva vía de gran capacidad entre Navarra y Pirineos Atlánticos.

En agosto de 1997, y fruto de esa primera reunión en Saint Palais, se firmó la primera declaración de intenciones entre el Consejo General de Pirineos Atlánticos y el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra para poner en marcha un estudio de viabilidad y solicitar las correspondientes ayudas a la Unión Europea.

El primer convenio de cooperación transfronteriza, firmado al amparo del Tratado de Bayona entre el Gobierno de Navarra y el Consejo General de Pirineos Atlánticos, se inició el 3 de febrero de 1998 y su objetivo era que Navarra contratase la redacción del estudio de viabilidad de las alternativas posibles para una nueva comunicación entre Pamplona y una zona comprendida entre Saint Palais y Bayona.

Para la supervisión política de este estudio se creó una comisión política de seguimiento, con una amplia representación de miembros del Consejo General, del Gobierno de Navarra y de diferentes representantes políticos.

El estudio de viabilidad fue financiado a partes iguales entre Navarra y Pirineos Atlánticos y contó con subvenciones de la Unión Europea, llegando a analizar hasta 42 alternativas diferentes, entre las que se encontraban soluciones de conexión ferroviaria, de nuevas vías de gran capacidad con formato autovía o de arreglo de las carreteras existentes.

Aquel estudio, que fue finalizado y aprobado en junio de 1999 en una reunión celebrada en el Parlamento de Navarra en Pau, puso de manifiesto que una nueva vía de comunicación con formato de autovía en Navarra y carretera de dos por dos carriles en Francia era viable desde el punto de vista técnico, ambiental y socioeconómico.

A partir de ese momento también quedó patente algo especialmente relevante en todo este proceso y en su desarrollo a lo largo de estos años: tanto la Comunidad Foral de Navarra como el Consejo General de Pirineos Atlánticos son las Administraciones competentes en las carreteras objeto de este proyecto. Algo que ya es conocido y asumido plenamente en Navarra, es decir, nuestra histórica competencia en materia de carreteras tiene su espejo en lo que respecta a las carreteras departamentales francesas –en Francia no hay carreteras competencia de las regiones– y, por tanto, el Consejo General de Pirineos Atlánticos es plenamente competente para planificar, proyectar, construir y financiar la reforma de sus carreteras, y muy particularmente la carretera de Arneguy a Sant Jean de Pied de Port y Salies de Béarn, es decir, la carretera departamental D933.

También hay que recordar que ya en aquel momento se pudo constatar que aunque el estudio de viabilidad respaldaba la solución de autovía en Navarra y vía desdoblada en Francia, la opinión social en las entidades locales francesas y la opinión política del Gobierno de Aquitania no eran proclives a admitir la construcción de una vía de estas características e incluso algunos planteaban que el proyecto fuera directamente rechazado, fuese cual fuese su formato.

Los motivos de esta oposición social y política en Francia son muy amplios y variados, pero se podrían resumir en cuatro aspectos. En primer lugar, la tradicional oposición francesa a abrir nuevas vías de comunicación con España, que ha afectado durante décadas a todos y cada uno de los ejes de comunicación transpirenaicos, por supuesto, no solo a los que afectaban a Navarra, tanto de carreteras como de ferrocarril, a lo largo de toda la frontera hispano-francesa. En segundo lugar, como todos sabemos, la generación de un nuevo grupo de oposición de carácter político, amparado bajo la fórmula medioambiental, que propició la creación de una plataforma opositora que actúa de forma muy activa en la vertiente francesa. En tercer lugar, el modo de vida tradicional de las pequeñas localidades francesas directamente afectadas por este proyecto, cuyo nivel de iniciativas actual está, por lo general, muy alejado de las inquietudes que existen en las localidades del Pirineo navarro. Y, por último, en cuarto lugar, la posición política y estratégica del Gobierno de la Región de Aquitania, respaldada, sin duda, por las políticas europeas y por los informes y posicionamientos de técnicos franceses, por los cuales se ha propugnado durante estos últimos años adoptar políticas de transporte que traten de limitar el crecimiento del transporte por carretera en favor de otros modos, como el ferrocarril y ahora también el marítimo.

Esta política de transportes, sin duda, afecta a toda España, pero no cabe duda de que también afecta directamente a las comunicaciones de Navarra, ya que Francia, con el respaldo de la Unión Europea, ha optado por focalizar el transporte por carretera entre Francia y la Península Ibérica, concentrándolo exclusivamente en los dos pasos fronterizos de Irún y La Junquera, reforzando y ampliando exclusivamente las vías de comunicación, carreteras y ferrocarril que confluyen en dichos pasos, es decir, repito, Irún y La Junquera. Ahí encaja la transformación actual a seis carriles que se está llevando a cabo en toda la Autopista A-

8, en particular en su trazado por la provincia de Guipúzcoa, y sin duda también, aunque con mucho más retraso, la misma ampliación programada entre Irún y Burdeos por la RN-10 y la Autopista A-10 francesas.

En este escenario, que tanto el Consejo General de Pirineos Atlánticos como el Gobierno de Navarra conocíamos y sabíamos que no era especialmente halagüeño, considerábamos que era imprescindible no renunciar a nuestro proyecto, y ello también por diversas razones de gran calado. En primer lugar, porque no cabían soluciones intermedias, o ambas Administraciones apostaban por promover un proyecto moderno y ambicioso de nuevas comunicaciones por carretera entre Navarra y Francia o la situación volvería a quedar bloqueada y sin solución durante décadas. En segundo lugar, tanto el Gobierno de Navarra como el Consejo General de Pirineos Atlánticos coincidimos en que la única esperanza que mantendría vivo el territorio pirenaico y con perspectivas de futuro es contar con unas buenas comunicaciones que, además, tengan, y creemos que esta es la clave, continuidad transfronteriza. Por último, el conjunto de Navarra y del País Vasco Francés interior y del Béarn no tiene por qué quedar al margen de vías de comunicación que, sin duda, pueden aportar un escenario completamente diferente en materia de comunicaciones a escala regional.

Por estas razones, y porque además en Navarra siempre hemos contado con el apoyo y la demanda de los valles pirenaicos para la mejora sustancial de las comunicaciones de la zona, es por lo que en el mes de septiembre de 2002, y tras sucesivos periodos electorales en Francia y en Navarra, se acordó nuevamente con el Consejo General de Pirineos Atlánticos poner en marcha, de forma decidida, el primer documento formal que podía implicar que, al final, esta nueva infraestructura se llevase a cabo.

Por ello, en el mes de febrero de 2003 se firma un segundo convenio de cooperación transfronteriza para la redacción del estudio informativo de la nueva vía de conexión entre Navarra y Pirineos Atlánticos. En este caso sería el Consejo General de Pirineos Atlánticos el que contratase la totalidad de los trabajos entre Salies de Béarn y Pamplona, siendo nuevamente la financiación de los mismos a partes iguales entre las dos Administraciones y contando con el respaldo y subvención de la Unión Europea.

El estudio informativo se planteó de forma rigurosa y con cuatro posibles fases a desarrollar, una detrás de otra. La primera fase, que es en la que estamos ahora, el diseño completo de esta vía de comunicación entre la Autopista A-64 en Salies de Béarn y Pamplona, es decir, un diseño detallado del trazado y características de esta nueva vía de comunicación, que seguiría estando planteada como nueva autovía en Navarra y carretera de dos por dos carriles en Francia. En el caso de que este proyecto se considerase viable, desde todos los puntos de vista y en especial desde el punto de vista de la aceptación territorial, se pasaría a una segunda fase, denominada de concertación social, que en Navarra es la equivalente a las consultas previas de carácter medioambiental. Si esta segunda fase se resolviera de forma satisfactoria, se entraría en la tercera fase, propia de la información pública, tanto en Francia como en Navarra. En nuestro caso se haría bajo el formato de proyecto sectorial de incidencia supramunicipal y formulación de la declaración de impacto ambiental. En Francia el procedimiento se corresponde con la declaración de impacto ambiental y la formulación de la declaración de utilidad pública del proyecto. Y ya por último, en el caso de que la tercera fase se resolviese de forma satisfactoria, se procedería a cerrar el proceso con una cuarta fase que se correspondería con la aprobación política del proyecto y la decisión definitiva sobre su ejecución.

Como habrán observado sus señorías, a la vista está que un proyecto tan complejo no admite atajos. Décadas o siglos de incomunicación no se pueden resolver en tres semanas. Esto es lo que hemos venido defendiendo en el Departamento de Obras Públicas y en el Gobierno de Navarra y también en el Consejo General de Pirineos Atlánticos durante estos años. No hemos parado de trabajar en este proyecto ni un solo día desde el año 1997, porque sabíamos y sabemos que íbamos a intentar cambiar una situación completamente anquilosada. Partíamos de la nada, tanto desde el punto de vista de la realidad física como del estado de ánimo. Por ello, y también de forma consistente y conscientes de las dificultades, nos fijamos de partida los proyectos de calado más ambicioso. Sin duda, este ha sido el mayor acierto de todo el proceso. Si desde un principio hubiéramos rebajado nuestras pretensiones es muy posible que ahora no tuviéramos nada o que tuviéramos algo realmente insuficiente.

Con base en todo lo vivido hasta ahora, ¿cuál ha sido el acuerdo alcanzado? Saben ustedes, porque ha tenido un amplio reflejo en los medios de comunicación, que el acuerdo alcanzado supone la construcción en su totalidad de una vía de alta capacidad con tres carriles en los 120 kilómetros de recorrido entre Salies de Béarn y Pamplona. Creo, señoras y señores Parlamentarios, que el análisis que debemos hacer es que no teníamos nada y ahora tenemos un acuerdo muy importante para poder establecer una nueva vía de comunicación entre Navarra y Pirineos Atlánticos; y por ello no solo vengo a informarles del acuerdo

alcanzado sino también a conocer su opinión respecto del proyecto.

Por tanto, no es que hayamos pasado de una autovía que no teníamos a una carretera de tres carriles. Insisto en que la realidad es que no teníamos nada y ahora tenemos luz verde para desarrollar por primera vez una vía de comunicación transpirenaica de alta capacidad y tres carriles de calzada entre Navarra y Francia.

Creo que no es exagerado recordar que desde el Convenio Page-Decomble de 1.880, hace cerca de 120 años, por el cual se aprobó la construcción del ferrocarril de Canfranc, y comparo nuestro proyecto con este ferrocarril por la longitud de la infraestructura objeto del acuerdo alcanzado, no se había alcanzado un acuerdo de estas características en las comunicaciones transpirenaicas entre España y Francia. Por tanto, creo que hay que enmarcar también en su componente histórica el acuerdo alcanzado con el Consejo General de Pirineos Atlánticos.

En cuanto a la gestación del acuerdo, me remonto al año pasado, a febrero de 2005, cuando mantuvimos una importante reunión en Roncesvalles con todos los alcaldes de las localidades más directamente afectadas en Navarra y en Francia. En dicha reunión todo el que quiso pudo expresar su opinión, y por parte de los servicios técnicos del Gobierno de Navarra y del Consejo General de Pirineos Atlánticos se presentó el avance del estudio informativo con el formato previsto en aquel momento de nueva autovía en Navarra y carretera de dos por dos carriles en Pirineos Atlánticos.

De esta reunión y de su contenido informé a este Parlamento de Navarra en mi comparecencia del día 6 de abril de 2005, es decir, hace exactamente un año. Tal y como ya manifesté en aquel momento, la opinión de quienes estuvimos en aquella reunión de Roncesvalles es que en la zona de Navarra se constataba un notable respaldo al proyecto, aunque, sin duda, con matices y con exigencias muy concretas respecto de la integración medioambiental del mismo. Respecto de la posición de los representantes locales franceses, se pudo comprobar que no había una oposición rotunda al proyecto, ni mucho menos, y que además con aquella reunión se abría un nuevo cauce de comunicación con las entidades locales de ambos lados de la frontera.

A partir de ese momento el Gobierno de Navarra llevó a cabo la tercera ronda de consultas con todos los Ayuntamientos afectados por el proyecto; se les presentó el mismo y se les pidió su parecer. Como siempre que se han producido estas rondas de consultas, la colaboración municipal en Navarra ha sido máxima y sus aportaciones, además de servir al Gobierno de Navarra para conocer las posiciones de los diferentes Ayuntamientos, ha servido para mejorar las propuestas del proyecto.

Pero si importantes fueron las reuniones municipales en Navarra, más importante fue el hecho de que esta iniciativa se llevase a cabo por primera vez en el territorio francés. El Presidente del Consejo General de Pirineos Atlánticos, Jean Jacques Lasserre, hizo suya esta iniciativa y asumió personalmente los contactos con todas y cada una de las entidades locales de su zona de influencia. Igualmente, mantuvo contactos con los representantes económicos y sociales para ver el alcance de su apoyo al proyecto en la parte francesa.

Las reuniones del Presidente Lasserre con las entidades locales se desarrollaron, según nos informaron, en ambientes dispares, desde localidades que no veían problema al proyecto hasta aquellas que mostraron su oposición más frontal, en algunos casos con recurso a la violencia por parte del grupo opositor. Además, como telón de fondo, se conocía la posición no favorable del Gobierno de la Región de Aquitania, lo cual impedía sumar esfuerzos en la defensa del proyecto.

En estas circunstancias, el 17 de octubre de 2005 se llevó a cabo en Barcelona la Cumbre hispano-francesa, con la presencia del Presidente del Gobierno de España, del Primer Ministro de Francia, de los Ministros de Infraestructuras de ambos países y del Presidente del Gobierno de Navarra, Miguel Sanz, junto con el resto de presidentes de las comunidades autónomas españolas y de las regiones francesas, quienes por primera vez pudieron hacer oír su opinión en materia de comunicaciones transfronterizas.

Puedo decirles que Navarra estuvo presente en el origen de esta reunión, ya que hemos sido persistentes en su demanda a través de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, dentro de un proceso que ha llevado años para que la parte francesa admitiese la presencia de los presidentes de las regiones del país vecino, en una reunión de este formato al máximo nivel entre los dos Estados. Pues bien, en dicha reunión, donde en los trabajos preparatorios se trabajó estrechamente entre el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento, se puso de manifiesto el respaldo expreso de la Cumbre a la nueva conexión España-Francia a través del Eje Pamplona-Orthez.

El hecho de que en la Cumbre hispano-francesa de 17 de octubre de 2005, delante de los ministros y de los presidentes de las siete regiones pirenaicas, se llevase a cabo el respaldo formal a este proyecto supuso un gran avance, en especial en lo que respecta a la posición de la región de Aquitania. A partir de ese momento el Consejo General de Pirineos Atlánticos concluyó la ronda de con-

sultas con todas las entidades locales y agentes económicos y sociales de la zona francesa.

Lo planteado por el Presidente Lasserre a todos sus interlocutores era, en todo caso, la misma cuestión con dos preguntas. En primer lugar, ¿queremos tener una nueva relación con Navarra? Y en segundo lugar, ¿cómo debe ser la vía de comunicación que nos facilite esa nueva relación?

Para el Consejo General de Pirineos Atlánticos fue significativo constatar que la gran mayoría de los consultados querían la nueva relación con Navarra y romper el muro que nos mantiene separados desde hace décadas y décadas. Otra cosa era el cómo.

El Presidente Lasserre resumió lo tratado en esas reuniones en los siguientes términos: "Yo he oído pero, sobre todo, he escuchado".

Con base en todo este proceso de participación, y como resultado del mismo, el Consejo General, a través del Presidente Lasserre, manifestó a los representantes del Gobierno de Navarra, en la Navidad del año 2005, que consideraba que era posible llevar adelante el proyecto si Navarra estaba dispuesta a reconsiderar, de forma conjunta con el Consejo General de Pirineos Atlánticos, el alcance del mismo.

El proyecto podría ser viable si se optaba por construir una vía de comunicación de tres carriles en su totalidad entre Salies de Béarn y Pamplona, pasando por Valcarlos.

El Gobierno de Navarra era plenamente consciente de las dificultades que había superado el Consejo General de Pirineos Atlánticos para hacer factible esta propuesta. Es decir, y vuelvo a repetir, no teníamos nada más que la ambición, y si manteníamos el espíritu de colaboración transfronteriza podríamos tener, por fin, un acuerdo para franquear la comunicación entre Navarra y Francia.

No obstante, la decisión era de gran calado. Por ello en el Gobierno de Navarra se consideró imprescindible que, antes de dar conformidad a la propuesta, se consultara a un amplio número de representantes políticos, organizaciones sociales y locales. Puedo decirles que la respuesta de la cerca de veintena de organismos y organizaciones consultadas fue unánime e inequívoca: "Adelante con el acuerdo con Francia. No teníamos nada. Ahora podemos tener una buena solución y el futuro no está escrito, y, además, hay que mantener el proceso de consenso con el Consejo General de Pirineos Atlánticos".

Todos coincidieron con la opinión, que ha sido la postura del Gobierno de Navarra, con el Presidente Miguel Sanz a la cabeza, y que ya manifestó en este Parlamento: "En cada momento hay que hacer lo que se puede hacer, siempre que sea bueno para los intereses de Navarra." Y creemos, sinceramente, que este es el caso.

Por tanto, el 17 de febrero de 2006 cerramos el acuerdo, que, según lo previsto en el convenio de cooperación transfronteriza, fue ratificado por unanimidad de todos los representantes de los partidos políticos en la Comisión Permanente del Parlamento de Navarra de los Pirineos Atlánticos en sesión celebrada el día 27 de febrero de 2006.

Una vez llegado a este acuerdo, creo que merece la pena también ver cómo encaja el mismo en la política de transportes transpirenaica de Navarra. Creo que ahora podemos ratificar que esta nueva vía de comunicación entre Navarra y Francia se enmarca dentro de una política de transportes transpirenaica, donde Navarra quiere tener un papel relevante.

Tal y como hemos repetido constantemente, Navarra, a pesar de contar con un 24 por ciento de la longitud de la frontera hispano-francesa, más de 160 kilómetros, tan solo representa un 2 por ciento de la permeabilidad transpirenaica. Hay que recordar, además, que de los más de 200 millones de toneladas al año de mercancías que se intercambian anualmente entre la Península Ibérica y el resto de Europa la mitad circula por carretera. Esto no es volver a incidir sobre la necesidad del transporte por carretera, es reflejar el volumen de intercambios comerciales que hay entre la Península Ibérica y Europa.

De la totalidad del transporte que se realiza por medio terrestre, un 50 por ciento va más allá de Francia, y de la otra mitad, es decir de la relación entre la Península Ibérica y Europa, el 50 por ciento se realiza única y exclusivamente entre las regiones pirenaicas franco-españolas. Esto da idea de la importancia de los intercambios comerciales que hay entre las regiones pirenaicas de España y de Francia, dentro de la importancia de los intercambios comerciales que hay entre España y el conjunto de Francia, que, repito, representan el 50 por ciento de los intercambios comerciales por carretera entre la Península Ibérica y toda Europa.

En este escenario, junto con la apuesta de todas las Administraciones para que el ferrocarril y la vía marítima tengan un papel relevante en el futuro del transporte de mercancías, Navarra cuenta con su propia estrategia. Esta estrategia pasa por la conexión del corredor navarro de alta velocidad con la "Y" vasca ferroviaria en ancho internacional y para tráfico mixto pasajeros-mercancías, sin duda, dentro de la apuesta que tiene que hacer Navarra para que esta vía ferroviaria en ancho internacional sea el gran eje de trans-

porte de mercancías de Navarra hacia Europa. De ahí nuestra satisfacción al acuerdo que estamos negociando con el Estado para poder acelerar sustancialmente la totalidad de las obras del corredor navarro de alta velocidad entre Zaragoza, Pamplona y la "Y" vasca.

Esta fórmula se completa con la potenciación de la Ciudad del Transporte de Pamplona y otras áreas logísticas en Navarra, para que se conviertan en verdaderas plataformas de transferencia modal de la carretera al ferrocarril, de forma que desde Navarra se pueda canalizar buena parte del transporte de mercancías por ferrocarril hacia Europa.

Por tanto, la política de transportes a largo plazo en nuestra relación con Francia y el resto de Europa debe ser el diseñar infraestructuras y modelos de transporte donde el ferrocarril pase a tener un papel relevante y usemos la carretera para los intercambios comerciales de carácter regional y, especialmente, para las relaciones sociales y territoriales. Es en este modelo de transporte donde encaja perfectamente esta nueva vía de comunicación entre Navarra y el sur de Francia.

En cuanto a las características de la nueva vía de comunicación acordada, podemos decir que el acuerdo alcanzado con el Consejo General de Pirineos Atlánticos, con respaldo local en Francia y en Navarra, que esperamos, sin duda, ratificar a lo largo de lo que queda de proceso, y con el apoyo, esta vez manifiesto, de la región de Aquitania, es diseñar una nueva vía de comunicación en su totalidad, es decir, en los 120 kilómetros que van desde Salies de Béarn en la A-64 hasta Pamplona, de forma que tenga tres carriles y de forma que disponga de un carril por cada sentido de circulación más un tercer carril alternativo en toda su longitud que permita los adelantamientos, dando capacidad, comodidad y seguridad.

Todos sabemos que esta vía de alta capacidad es especialmente difícil de proyectar y construir en Navarra. Es este aspecto hemos tenido el acierto de haber realizado el anteproyecto de trazado correspondiente al estudio informativo con características de autovía. Por tanto, en Navarra proyectaremos y construiremos la vía de tres carriles sobre un trazado de autovía y, por tanto, sus características serán similares a los mejores tramos del eje de Belate.

Esta fórmula es plenamente respetuosa con el acuerdo alcanzado y, además, no condena el futuro. No obstante, en el futuro, está bien claro, todo deberá hacerse con consenso con las autoridades francesas. No cabe hacer trampas, ni a unos ni por otros.

Solo teniendo como base la relación de franqueza mutua, como hasta ahora, y el principio de que lo que debe prevalecer es la transparencia y el espíritu de la nueva conexión, ha podido salir adelante este proyecto y así tendrá que ser lo que se decida en el futuro.

En cuanto a la financiación, hay que indicar que este va a ser uno de los aspectos más relevantes del proyecto de nueva conexión entre Navarra y Francia, dada la importante inversión que lleva aparejada y, por tanto, habrá que analizar qué posibilidades hay de financiarlo.

La evaluación de la inversión necesaria, y que se ha podido hacer de forma muy aproximada con base en los datos del anteproyecto del estudio informativo, supone que en Navarra la construcción de esta vía de comunicación, en el formato de tres carriles, ascendería a 530 millones de euros, mientras que la parte francesa, entre Arneguy y la A-64 en Salies de Béarn, supondrá una inversión de 270 millones de euros.

Precisamente uno de los factores que deberá pesar de forma significativa para la realización de este proyecto serán las fórmulas para su financiación y, sin duda, la posible participación de la Unión Europea en su cofinanciación.

El hecho de que el formato propuesto para esta vía de conexión tenga las características de ser transfronteriza, de carácter regional, con el objetivo añadido de desenclavar económicamente a los territorios locales y con el fin de superar los efectos fronterizos entre los dos Estados de la Unión Europea, hace que sea un proyecto con muchos componentes ad hoc para situar dentro de las nuevas políticas de financiación de infraestructuras por parte de la Unión Europea, sin duda, y sin olvidarnos de que el volumen total de los fondos que va a recibir España para el periodo 2007-2013 no son ni con mucho los fondos recibidos hasta el momento y, por tanto, habrá que ver cómo encaja este volumen de inversión en los planes de inversión del Estado español con la ayuda de la Unión Europea.

Por tanto, la línea de la financiación será una de las líneas de trabajo más importantes para los próximos años. Ante una inversión de más de 500 millones de euros este Parlamento de Navarra deberá ser protagonista en establecer las pautas para su financiación.

En cuanto al trazado definitivo del proyecto, hay que decir que la redacción del anteproyecto ha dado información suficiente para confirmar lo ya respaldado en el estudio de viabilidad de 1999, es decir, que es plenamente factible la conexión entre Navarra y Francia con una nueva carretera de trazado cómodo y seguro a través del paso de

Roncesvalles-Ibañeta y el descenso hasta Valcarlos-Arneguy.

También sabemos que en la parte navarra hay que tomar la importante decisión de cómo se enlazará la comarca de Pamplona con la zona de Erro y que, por tanto, la fase de información pública del proyecto va a ser muy relevante para el trazado definitivo en Navarra.

No ocurre lo mismo en la parte francesa, ya que el hecho de poder aprovechar en gran medida un trazado de la actual carretera departamental D933, entre Arneguy y Salies de Béarn, permite facilitar la toma de decisiones.

Así, pues, el trazado y posibles alternativas en Navarra –por cierto, creo que hay datos interesantes en esta documentación– son los siguientes.

En el gráfico se puede observar que entre la zona de la comarca de Pamplona y Erro hay tres alternativas, que se han denominado el corredor este, que va por Urroz, Monreal y el valle de Lizoáin hasta Erro; el corredor centro, que va por la comarca de Pamplona, por el valle de Egüés, también pasaría el valle de Lizoáin; y el corredor oeste, que es el corredor de Esteríbar.

Las características de estos tres corredores son las siguientes. El corredor este, por el valle de Lizoáin, cuenta con 37 kilómetros y medio aproximadamente, prevé la necesidad de construir cuatro túneles, con una longitud total entre todos ellos de 2.900 metros, siendo la pendiente media en este tramo del 0,50 por ciento. El corredor centro, Noáin-Egüés-Urricelqui-Erro, cuenta con una longitud total de 30,8 kilómetros, prevé la construcción de cinco túneles, con una longitud total de 4.160 metros y tiene una pendiente media en el primer tramo, que es el más acusado, del 1,3 por ciento. Y el corredor oeste, Noain-Huarte-Zubiri-Erro, mide 29,5 kilómetros, contempla un túnel corto en la zona de Sarriguren y un túnel entre Zubiri y Erro de 2.200 metros de longitud, siendo la pendiente media de todo el tramo del 0,65 por ciento.

También hay que decir de las tres opciones que todo lo que se corresponde con el paso de la comarca de Pamplona, bien con la conexión entre la AP-15 y la A-21, en el corredor este, como en el caso de los corredores centro y oeste, el paso por la ronda oeste de la comarca de Pamplona, en estos casos lo que está trazado en amarillo, sí que se construiría como autovía ya que se corresponde con las rondas de circunvalación de la comarca de Pamplona.

Y, por último, como ven ustedes, las tres opciones convergen en Erro, y el paso entre Erro-Ibañeta y Valcarlos se considera un único corredor, el cual tiene, sin duda, alternativas locales de diferentes pasos, es decir, esto habrá que concretarlo en la fase de información pública, pero el corredor de forma genérica es único, y en este caso la longitud total de este tramo entre Erro y Valcarlos, pasando por Ibañeta, es de 27 kilómetros y medio, pasa por Roncesvalles con cota máxima en la entrada del túnel de 906 metros, es decir, 150 metros por debajo del actual paso de Ibañeta, que tiene una cuota de 1.057 metros, y también es significativo decir que tiene su entrada en Francia en la cota 355.

Este tramo es especialmente complejo y consta de cinco túneles, el primero entre Guerendiáin y Espinal, con 650 metros de longitud, y otros cuatro túneles en la bajada entre Roncesvalles y la frontera con Francia, con una longitud total de 7,2 kilómetros de túneles, siendo el más largo de todos ellos de 2.900 metros.

Hay que destacar que, a pesar de lo abrupto de la orografía de la zona, en especial la bajada a Valcarlos, el trazado propuesto consigue que la pendiente media entre Erro y Roncesvalles sea tan solo del 1,7 por ciento, y la pendiente media del descenso entre Roncesvalles y la frontera con Francia sea del 3,9 por ciento. Este tramo de descenso prolongado se prevé dotarlo de un carril lento de bajada en todo el recorrido a cielo abierto, igual al existente en la actualidad en el descenso desde el túnel de Almandoz en la N-121-A.

En cuanto a los plazos y tramitación, no cabe duda de que nos encontramos ante un proyecto de infraestructuras de comunicación muy relevante y que, además debemos, como hasta ahora, acompasar y acompañar todas nuestras actuaciones con lo que realice el Consejo General de Pirineos Atlánticos. Es evidente que el grado de coordinación y cooperación en sintonía con Pirineos Atlánticos es óptimo y que, por tanto, nuestros calendarios y procedimientos deben ser paralelos.

Lo que tenemos por delante, y respondo de esta manera a la pregunta que hacía la señora Figueras, en cuanto a tramitación, ligado con lo que ya he planteado y he expuesto antes en relación con las fases, es lo siguiente. La adecuación del estudio informativo para adecuarlo, desde el punto de vista técnico, al nuevo formato de la carretera, que estimamos que va a ser de tres meses a partir de ahora. La segunda fase, que previsiblemente se iniciaría este verano, que corresponde a la concertación social en Francia y a las consultas previas en Navarra; estimamos que supondrá unos cuatro meses de tramitación. La tercera fase, que, sin duda, es la más compleja desde el punto de vista de su trámite, corresponde a la formulación y aprobación del proyecto sectorial de incidencia supramunicipal y declaración de impacto ambiental en Navarra y declaración de utilidad pública y declaración de impacto ambiental en Francia, que estimamos que, yendo todo muy bien, supondría

unos diez meses de plazo. Y, por último, y una vez superadas estas fases, la cuarta fase, aprobación definitiva del proyecto, con una estimación de dos meses.

Por tanto, si todo fuera según lo previsto, estaríamos iniciando un proceso cuya duración sería a partir de ahora aproximadamente de un año y medio, que concluiría con la definición y aprobación del trazado definitivo de toda la carretera entre Pamplona y Salies de Béarn, que contaría con la declaración de impacto ambiental en Navarra y en Francia y con la declaración de utilidad pública en la parte francesa. A partir de ese momento podrían llevarse a cabo la redacción del proyecto de construcción y la posterior ejecución de las obras, pudiendo ser realidad contar con los primeros tramos de esta importante obra puestos en servicio en un plazo en torno a cinco o seis años. Sin duda, un gran reto en todos los órdenes, especialmente en cuanto a su financiación.

En cuanto a la integración de esta vía en el Pirineo, su área de influencia y la permeabilidad respecto del mismo, hay que decir que esta nueva vía de comunicación entre Navarra y el sur de Francia, siempre lo hemos dicho y siempre lo hemos defendido, tiene un altísimo componente de desarrollo regional para una amplia zona del Pirineo navarro. Sin duda, este es uno de los principales objetivos de este proyecto, es decir, servir de forma relevante a la accesibilidad y a las comunicaciones pirenaicas.

El área de influencia directa de esta vía de comunicación en el Pirineo navarro abarca un total de cien localidades, con una población de 7.700 habitantes. Es cierto que el número de habitantes no es muy elevado, pero creo que el interés de esta vía de comunicación para el Gobierno de Navarra y espero que también para la totalidad de las fuerzas políticas de este Parlamento sí que es realmente elevado. La zona pirenaica de Navarra se vería desbloqueada, tanto en sus conexiones con Pamplona, el sur de Navarra y resto de España, como hacia el norte, con sus vecinos del País Vasco Francés interior y el resto de Francia.

Esta zona pirenaica tiene un altísimo potencial de desarrollo y sus habitantes pueden tener en esta vía de comunicación la palanca para evitar su propia desaparición. Además, y lo he repetido varias veces en este Parlamento, siempre hemos defendido que estas infraestructuras son plenamente compatibles con los modos de vida tradicional, es decir, aquellos habitantes o localidades que deseen mantener su estatus actual serán libres de poder hacerlo, pero los que deseen apostar por otro futuro también podrán llevar a cabo sus propias iniciativas.

Esta nueva vía de comunicación se basa en el principio irrenunciable de accesibilidad y de permeabilidad del territorio circundante, es decir, deben ser los propios habitantes del Pirineo los que primero y más intensamente disfruten de esa vía de comunicación. Para ello se prevén construir entre diez y doce enlaces con la red de carreteras comarcal y local de la zona, y esto en los 60 kilómetros de recorrido a lo largo de Navarra, de forma que el acceso a esta vía de comunicación sea directo e inmediato desde el territorio circundante.

Otro aspecto que creo que es relevante es ver qué aporta esta vía de comunicación a los tiempos de recorrido. Sin duda, el planteamiento de esta nueva vía de comunicación tiene dos objetivos relevantes: el primero, como ya hemos comentado, que se convierta en una nueva carretera cómoda, moderna y segura, pero también que se reduzcan sustancialmente los tiempos de recorrido entre las localidades beneficiadas y los puntos de origen y destino.

Quizá, de todos los parámetros contemplados hasta ahora, el de la reducción de los tiempos de recorrido sea el más llamativo, y, por tanto, hay que ver también lo que esto puede representar para la vida de la zona y para las comunicaciones entre Navarra y Francia. Ya que no es posible analizar todas las relaciones posibles, vamos a centrarnos en los tiempos de recorrido desde Pamplona a diversas localidades y ciudades, y a partir de ahí se pueden extraer el resto de consideraciones.

Aquí tienen reflejada cuál es la situación actual de tiempos de recorrido por las carreteras actuales, desde Pamplona a Erro, Roncesvalles, Valcarlos, Sant Jean de Pied de Port, por la NA-135, que es el trayecto habitual, y desde Pamplona a Salies de Béarn, Bayona, Burdeos, Pau, Toulouse, por Irún, que también es el recorrido habitual en estos momentos. Bien, pues con la nueva vía de alta capacidad, con este nuevo proyecto, el recorrido entre Pamplona y Erro pasaría a ser de 36 minutos a 21; Roncesvalles, de prácticamente 1 hora a 33 minutos; Valcarlos, de 1 hora y 20 minutos a tan solo 42 minutos; Sant Jean de Pied de Port, de 1 hora y 30 minutos a 47 minutos; Salies de Béarn, es decir, la conexión con la Autopista del sur de Francia, de 2 horas y 15 minutos a 1 hora y 20 minutos; Bayona y Burdeos quedarían prácticamente igual que ahora, Bayona 1 hora y 44 minutos por Irún, 1 hora y 55 minutos por este paso, y Burdeos 3 horas y 35 minutos por Irún y 3 horas y 53 minutos por el paso de Valcarlos; y las conexiones con Pau pasarían de 2 horas y tres cuartos en este momento a 1 hora y tres cuartos y con Toulouse de 4 horas y 20 minutos a 2 horas y 30 minutos.

Por tanto, se comprueba que en todos los casos la mejora de tiempos es realmente significativa y la potencia de esta vía de comunicación para las relaciones tanto hacia el sur como hacia el norte, dentro de las relaciones locales y su vocación regional, es importantísima.

Aunque solo sea un ejemplo, Pamplona será, con esta vía de comunicación, la ciudad española, excepto Gerona, más cerca de Toulouse en tiempo de recorrido y, por tanto, toda el área de influencia que hay entre Pamplona y la frontera francesa.

Termino ya con las conclusiones que me gustaría extraer de esta exposición. En primer lugar, en nuestra opinión, ha quedado patente que una política de consenso entre la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el Consejo General de Pirineos Atlánticos, al igual que el trabajo realizado con las entidades locales de la zona, y espero que con el respaldo de este Parlamento, ha sido determinante para poder alcanzar este acuerdo entre Navarra y el Consejo General de Pirineos Atlánticos.

Además, el formato propuesto, como vía de alta capacidad con tres carriles en todo el recorrido, es una solución plenamente aceptable tanto para los actuales intereses de Navarra como para los del Departamento de Pirineos Atlánticos, y permite encuadrar esta solución en la sensibilidad y aspiraciones de las localidades pirenaicas.

A nadie se le escapa que el proyecto es importantísimo, ya que nos permitirá contar por primera vez en Navarra con una nueva vía de comunicación directa y eficaz con nuestro país vecino. Una vía de comunicación cómoda, segura, capaz y moderna.

También hay que volver a recalcar que uno de los aspectos más determinantes para su desarrollo será establecer el marco financiero para ejecutar esta importante inversión.

En este contexto, los primeros beneficiarios deben ser los habitantes de la zona pirenaica; quizá sea este proyecto el que pueda cambiar realmente su futuro, con respeto a los grandes valores ambientales de su territorio y a su modo de vida.

Por tanto, y con esto concluyo, espero que esta Cámara y sus grupos políticos hagan suyo también este proyecto, ya que creemos que es un proyecto que corresponde al conjunto de la sociedad de Navarra y beneficia a todos sus habitantes. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias a usted, señor Miranda. Señora Figueras, tiene otra vez la palabra.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. Por empezar por el final, este proyecto, salvo que se cometa alguna atrocidad, que no creo que sea el interés de ninguna de las partes porque usted se ha encargado de repetir con mucho ahínco que la política que ha llevado a este nuevo trazado ha sido consecuencia de acuerdo entre las dos partes, entre los Pirineos Atlánticos y Navarra, va a contar con el apoyo de este grupo parlamentario, porque siempre que hemos defendido la propuesta que hoy se plantea ha sido fundamentalmente con lo mismo con que usted ha acabado, que tenía que ver con afianzar y mantener la población en sus valles, darles seguridad, darles rapidez y, además, poder desarrollarse en una lógica, y esta nos parece que debe ser la lógica de ese desarrollo sostenible del que tantas veces hablamos en el Parlamento y discutimos sin mucho consenso y acuerdo.*

Nosotros, desde luego, nos tenemos que felicitar fundamentalmente porque esta sea la propuesta, a expensas de un desarrollo más detallado de alternativas, que se vaya a defender, plantear y acordar con los vecinos franceses por parte del Gobierno de Navarra. ¿Por qué? Porque es verdad que a veces nos separan cosas importantes en política a los grupos de esta Cámara y otras veces también en desarrollo y equilibrio territorial. Y, desde luego, era una barbaridad, lo entendíamos por muchas razones, la propuesta que se defendía a capa y espada por parte del Gobierno de que tuviera que plantearse esa unión a través de una carretera de gran capacidad. ¿Por qué? Porque se ha demostrado que esa barbaridad suponía un desembolso económico que no se justificaba con las necesidades. Por otra parte, el impacto era importantísimo. Y habrá que reconocer que el empeño, la sensibilidad y la apuesta que ha hecho en este caso el Gobierno de los Pirineos Atlánticos –y usted se ha encargado de hablar de las movilizaciones de carácter político que ha habido en la otra parte de la frontera– es lo que yo creo que ha llevado a reconvenir por parte de todas las autoridades la mejor vía de comunicación entre los dos países.

De lo que se trata, en definitiva, es de que esas comunicaciones existan, que existan con el menor coste posible, pero menor coste de todo, económico, de impacto, y además, y por qué no decirlo, de dificultad de acuerdo, ya que era reiterado, sabido y conocido que en este caso tanto las autoridades francesas más próximas como el propio proyecto de Francia como Estado para el desarrollo de sus comunicaciones pasaban por otras apuestas, precisamente por esas apuestas que nosotros como grupo hemos defendido, que parece que, además, ahora también el Gobierno de Navarra las defiende y es el tema del ferrocarril como elemento de transporte de viajeros y también de mercancías. Por lo tanto, yo creo que estamos de enhorabuena y hay que admitir, y usted tendría que admitirlo sin ningún empacho, que ha habido una modificación

sustancial de la propuesta y apuesta que ha hecho reiteradamente el Gobierno. Es verdad, y lo ha reiterado hasta por cuatro veces, que no teníamos nada y que ahora tenemos este proyecto consensuado. Yo creo que siempre ha habido propuestas diferenciadas, desde que yo estoy en este Parlamento y lo conozco, por parte de la defensa a ultranza que hacía el Gobierno de Navarra y el que hacía la otra parte. Había unas propuestas seriamente diferenciadas y, lógicamente, alguien tendría que ceder. Y yo creo que en buena lógica y, además, aceptando que las cosas se deben contemplar con amplitud de miras, a veces más que el interés inmediato, pues lo que ha hecho es llevar a modificar sustancialmente la propuesta del Gobierno de Navarra.

Por lo tanto, nosotros nos damos por satisfechos. Creemos que se consiguen, precisamente, los objetivos a menos precio. Y, sobre todo, se ha conseguido la satisfacción generalizada de todos los ciudadanos y de todos los habitantes de aquella zona y, en este caso, de partidos políticos que reiteradamente hemos planteado a través de iniciativas en esta Cámara para conseguir al final esta vía de gran capacidad, porque efectivamente es sorprendente ver cómo se reducen los tiempos sin un impacto tan severo y tan tremendo como el que suponen las vías de gran capacidad, las autovías o autopistas.

Por lo tanto, nosotros como grupo nos damos por satisfechos y entendemos que cuando se discute a veces desde el ámbito del equilibrio territorial con otras propuestas, por lo menos que se dedique a pensar cinco minutos que es posible hacerlas y, sobre todo, que es posible hacerlas de acuerdo y con consenso, que es de lo que se trata en definitiva, porque a veces el empecinamiento e intereses que yo creo que van más allá de los simplemente políticos llevan a defensas numantinas que no tienen mucho sentido salvo que haya presiones que exijan otro tipo de trazados, que sabemos que no resuelven muchas veces lo que pretendemos, que son los tiempos y la comodidad de los ciudadanos, y sí son beneficios importantes para las empresas que los hacen.

Yo creo que en este caso se ha estado con altura de miras, se ha abandonado un proyecto que, desde nuestro punto de vista, –y lo demuestra la explicación que nos ha dado, la que agradecemos de antemano– consigue los objetivos que se pretendían y que eso sea un poco el punto de inflexión a veces para plantearse proyectos importantes pero que satisfagan a la inmensa mayoría, yo creo que en este caso va a satisfacer a todo el mundo, y además consiga que los ciudadanos permanezcan en sus sitios y en sus comunidades, porque estamos hablando de que aunque la población es importante, bueno, hablar del Pirineo y hablar de ese número tan importante de localidades, son cien pequeñas localidades y 7.700 habitantes, yo creo que es una parte importante de esta Navarra, que además conociendo cómo está el norte y fundamentalmente los valles pirenaicos es de estimar sobre todo que se le dé satisfacción.

En cuanto a la financiación, la verdad es que yo creo que va a ser el tema más complicado o conflictivo porque, lógicamente, teniendo competencias como tenemos, habrá que afrontar una negociación importante y difícil con la Comunidad Europea, entendiendo que todos los factores que usted ha enunciado pueden ser objetivo para conseguir financiación. Nosotros entendemos y apoyaremos todo el trabajo que hagan para conseguirlo, pero es verdad que hay que tener previsto, por lo menos en la retaguardia, que en este caso la financiación no sea toda la que quisiéramos, pero aun con todo y las dificultades que se puedan plantear, bueno, el hecho de que sea transfronterizo puede ser un elemento importante para que haya financiación vía europea, pero de todos modos nosotros creemos que hay recursos y, además, para otro tipo de actuaciones también se ha contado y se cuenta con los recursos que hay en alguna de la empresas montadas por el Gobierno.

Por lo tanto, al margen de la dilación normal que tenga todo el proceso de conocimiento, de licitación y demás, consideramos que estamos en tiempos de ver en ese plazo de cinco, seis años que usted se ha dado, que por lo que se conoce siempre será algo más, no en algunos casos como la autovía del Camino, pero pensando que esos son los tiempos me parece que es razonable, aceptable y reitero para acabar que yo creo que en este caso ha funcionado la cordura y esperemos que en otros sucesivos trabajos también sea esa la tónica por parte del Gobierno. Agradecemos toda la información que ha facilitado el departamento. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señora Figueras. Por UPN, señor García Adanero.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Agradecemos la presencia del Consejero y del Director General de Obras Públicas y la amplia información que nos han transmitido.*

La verdad, señora Figueras, es que da gusto ver a un representante de Izquierda Unida en este Parlamento tan feliz por un proyecto que trae el Gobierno. Yo le agradezco y espero que siga en esa línea en cuestiones que son fundamentales para el futuro de nuestra Comunidad Foral. La verdad es que alegría, le he visto con satisfacción y debo reconocer que eso agrada, porque hay que decir que –ya lo decía el Consejero– si en su momento, cuando se empezó a hablar de esto, nos-

otros hubiéramos empezado a hablar de tres carriles, pues ahora mismo quizás estaríamos hablando de la carretera actual más un par de variantes. Esa es la diferencia. Si uno aspira a hacer una cosa, lógicamente fruto de la negociación, al final se firma un acuerdo que, desde luego, yo creo que hay que calificar de histórico por todos los componentes que tiene, como ya ha relatado el Consejero y no voy a repetir, pero es un acuerdo importante con la parte francesa, con Pirineos Atlánticos, y, por lo tanto, yo creo que es una muy buena noticia para el desarrollo de nuestra Comunidad, para el objetivo que todos teníamos de desarrollo y de equilibrio territorial de esa zona de Navarra, que en estos momentos, con las vías de comunicación que existen en nuestra Comunidad, era la parte que iba a quedar en peor situación, por decirlo de alguna forma, respecto a las demás debido a las autovías que ya están construidas o están en este momento en construcción y, por lo tanto, es una vía de comunicación fundamental e importante que, al final, fruto del acuerdo parece que empieza a ver la luz tras años de trabajo. Y hay que decir que se han hecho bastantes cosas, porque ya estamos hablando de que sabemos qué tipo de recorrido puede tener, qué salidas puede tener y, desde luego, con esa permeabilidad que también nos ha contado el Consejero.

Por lo tanto, sin alargarme mucho más, porque yo creo que se trata de que los grupos parlamentarios se posicionen sobre este proyecto, pues, desde luego, mostramos el apoyo claro de Unión del Pueblo Navarro a esta cuestión, como así ha sido desde el principio; damos nuestra felicitación por el acuerdo alcanzado con Pirineos Atlánticos. Creemos que es un hecho histórico, que una vía de gran capacidad de tres carriles va a servir para el desarrollo de la zona y para el equilibrio territorial de la misma y, por lo tanto, de toda Navarra. Hay que decir que la inversión es muy importante, porque aquí, cuando se hablaba de tres carriles, de cuatro carriles, parecía que la diferencia económica iba a ser abismal, pero hay que decir que estamos hablando de una inversión aproximada de 530 millones de euros, según se ha dicho, lo cual es una inversión importantísima. Y si llega a ser de cuatro carriles quizá no habría sido muchísimo mayor. Quiero decir que al final estamos hablando de una inversión muy importante como para tener en cuenta y que, desde luego, va a ser, entre comillas, el problema, porque al final habrá que ver cómo financiamos una inversión de 530 millones de euros. En eso habrá que ponerse de acuerdo en los próximos años para ver cómo llevamos a cabo entre todos este proyecto, siendo conscientes también de que habrá que empezar, que se podrán ir abriendo tramos, como también se ha dicho por parte del Consejero, y, por lo tanto, se irá viendo la facilidad con que se puede llegar a los primeros sitios cercanos a Pamplona en el plazo previsto.

En todo caso, sí sería bueno tener un amplio consenso dentro de las fuerzas políticas de este Parlamento porque, como hemos dicho antes, estamos hablando de una obra fundamental, de una inversión millonaria y, por lo tanto, conviene que tengamos todos bastante claro que estamos de acuerdo en las cosas fundamentales sobre lo que puede ser esta unión con el territorio francés por los Pirineos atlánticos y el desarrollo del Pirineo navarro y la zona de Roncesvalles, Erro, etcétera. Mostramos el apoyo de UPN, y nada más, señor Consejero.

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

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Damos la bienvenida al Consejero como siempre y a las personas de su equipo que le acompañan. Por nuestra parte, además de agradecer la información que creemos que ha sido bastante exhaustiva, desde el apoyo claro que mi grupo tiene a la conexión de Navarra directamente con Francia por carretera de gran capacidad, entendemos que no se pueda dar más información porque probablemente no la hay, pero sí hay que iniciar y nutrir bien una línea de trabajo permanente que es la de la financiación de esta obra con la intencionalidad clara, evidentemente, de conseguir el mayor número de ayudas europeas o de porcentaje en la financiación por parte de la Unión Europea.*

A partir de ahí, a nosotros nos parece que la vía de comunicación, tal y como se está planteando, es importante tanto desde un punto de vista de comunicación interregional como de comunicación de la zona pirenaica de ambos lados de la frontera, de la muga con Francia, como también de la comunicación internacional, porque, claro, no querer ver el incremento de los flujos de circulación de mercancías por los diferentes canales establecidos es simplemente no querer ver la realidad, y esa es una realidad. Navarra no va a cambiar de sitio geográficamente por mucho que pueda moverse algo el globo terráqueo y, por lo tanto, si hay, evidentemente, aumento de circulación, pues aquí lo vamos a sufrir o lo vamos a digerir mejor o peor en función de lo que se haga en materia de infraestructuras.

Por lo tanto, a mí me parece que no querer ver esa realidad es simplemente estar retrasando continuamente el problema. Y lo que pasó en el siglo XIX, que fue por muchas cosas, el Consejero lo ha explicado bastante bien, pero fundamentalmente por razones políticas, espero que no pase también en el siglo XXI, ya que llevamos sufriendo el aisla-

miento en las comunicaciones pero sufriendo el tráfico por las orillas, como en estos momentos, por otra parte, está pasando.

Dicho eso, nos parece que esto viene bien para el desarrollo del Pirineo, pero no es todo lo que hay que hacer para el desarrollo del Pirineo. Esa es otra cuestión, es otra asignatura que hoy no toca, ciertamente, pero, evidentemente, habrá que ver esa Estrategia Territorial con la que el Gobierno, sobre todo algún que otro Consejero, se llena la boca, ya veremos a ver en qué grado desarrolla el Pirineo, porque es evidente que esta vía no es lo único que hay que hacer para desarrollar el Pirineo, es una cosa más que tendría que estar dentro de una política global.

Y, por ser breve, hay una tercera cuestión que quería añadir, a nosotros nos parece que sí que hay un cambio, el cambio es pasar de una vía de dos por dos carriles a una vía de tres carriles, evidentemente, pero, lógicamente, nosotros vamos a ser muy claros, nosotros seguimos defendiendo, pero no numantinamente, sino porque nos parece lo mejor, que lo óptimo y lo ideal hubiese sido la vía mediante una autovía de dos carriles por un lado y dos carriles por otro. Esa es la realidad, lo pensábamos antes y lo pensamos ahora, no nos parece que eso sea una barbaridad, como tampoco nos parece que esto sea casi una barbaridad, porque, claro, al bajar de cuatro carriles a tres, si lo de cuatro es una barbaridad pues lo de tres es casi una barbaridad. Ni nos parece que esto sea casi una barbaridad ni que cuatro fuese una barbaridad, nos parece que esas son las vías de circulación actuales y que no es tanto el ancho de la vía sino cómo se realizan las cosas desde el punto de vista medioambiental, lo que afecta al desarrollo sostenible, que son cuestiones muy diferentes como por otra parte se conoce a nivel técnico. Por lo tanto, si de nosotros en exclusiva hubiese dependido, cosa que nadie puede hacer desde ninguna Administración, lo que hubiésemos intentado hubiera sido eso. Y me consta que también es lo que ha intentado el Gobierno. ¿Qué sucede? Que aquí hay que hacer un ejercicio de pragmatismo, y si los franceses no querían nada, no tres sino nada, ni uno, y al final se ha llegado a esta solución negociada, esta es la solución negociada que hay que defender. Evidentemente, hay un salto cualitativo importante de lo que pensaban las autoridades francesas hasta hace bien poco a lo que están defendiendo ahora, y, por lo tanto, es lógico que apoyemos lo que se ha podido negociar con Francia. Y aún diré más respecto a lo que parece que va a ser el consenso en Navarra, porque esta obra, claro, va a durar muchos años, como todas, y es evidente que en muchos años pueden pasar muchas cosas, esperemos que pasen muchas, incluso que cambie el Gobierno, y, por lo tanto, es importante que quienes puedan configurar otro Gobierno coincidan. Y, bueno, como parece que con Francia tenemos que hacer la de tres y como parece que en Navarra también va a tener que ser de tres, pues nada, razones que convencen, oiga, pragmatismo en la relación con Francia y pragmatismo entre los que en Navarra pueden gobernar, sea UPN con el CDN, que ya están de acuerdo con la de tres, o sean todos los demás, que parece que van a exigir tres. Pues nada, de cuatro a tres, por pragmatismo, pero no porque necesariamente vaya a ser mejor desde el punto de vista técnico.

Por lo tanto, yo creo que aquí hay que hacer ese ejercicio de lo que se puede hacer, al margen de las vicisitudes de la política navarra, que yo creo que es más fácil entendernos aquí, quienes estamos en este Parlamento, lógicamente, que entenderse con una Administración o con unas Administraciones diferentes, de otro país, nada menos, y, por lo tanto, a mí me parece que esta es una solución aceptable aunque no sea una solución idónea. Entonces, nos parece que hay que seguir adelante y ahí el Gobierno sabe que cuenta con todo nuestro apoyo.

Sí que nos parece importante algo que ha dicho el Consejero, este es un acuerdo difícil, que ha costado, y la buena salud de ese acuerdo con las autoridades francesas que lo están apoyando requiere absoluta lealtad. Por lo tanto, la vía tiene que ser como se está diciendo que va a ser, pero sí que nos parece también importante que al menos en lo que a nosotros compete se haga sobre una plataforma con características de autovía, fundamentalmente porque no es lo mismo, lógicamente, una carretera de tres carriles en una plataforma de las características propias de una autovía que simplemente una carretera con un carril añadido, yo creo que aquí estamos hablando de lo primero y no de lo segundo, y ambas cosas yo creo que pueden avanzar claramente hacia el futuro.

Mientras tanto, deseemos que el ferrocarril se desarrolle como está previsto en cuanto al tráfico de mercancías, y no solamente me refiero a la alta velocidad de viajeros y de mercancías en Navarra, sino también a nivel internacional, pero es evidente que esa es la solución definitiva, la de que las largas filas que en estos momentos van en el tramo de la A-8 entre Irún y San Sebastián sean largas filas de containers en un tren, y no largas filas de camiones. Pero eso es evidente que no depende de las autoridades navarras, ni tan siquiera de este acuerdo, sino que depende de que la política que se diseña en el seno de las instituciones europeas sea finalmente bien acogida por parte de los operadores de transportes y eso haga que el resto de las actuaciones que podemos hacer las autoridades en unos niveles inferiores puedan tener toda su virtualidad y toda su rentabilidad, pero, insisto,

eso no depende tanto de nosotros, sino que depende fundamentalmente de esa cultura del ferrocarril como elemento fundamental en el transporte de mercancías que permita la compatibilidad con el desarrollo del resto de las zonas.

Por lo tanto, quiero mostrar el apoyo de mi grupo a la solución acordada y alcanzada con las autoridades francesas y, evidentemente, animar al Gobierno a que realice una buena gestión en cuanto a la financiación de otras autoridades, incluyendo, por supuesto, las europeas, que aliviará esta importante inversión de 530 millones de euros que, como ha dicho antes el portavoz Carlos García Adanero, evidentemente, si hubiese sido de cuatro no hubiese sido el doble, sino que hubiese sido algo más.

Pero, insisto, yo creo que ese ya es un debate pasado y suficientemente cerrado y, por lo tanto, ahora lo que nos interesa, yo creo que también para que se vea firmeza por parte de las autoridades francesas, es que se cumplan, no se retrasen las previsiones temporales, y también el mayor grado de unidad y de consenso posible entre los grupos políticos navarros que, a la vista de lo que en alguna otra Comisión hemos visto y de lo que previsiblemente veamos aquí, también puede ser una mejor tarjeta de presentación en busca del mayor nivel de financiación europea. Muchas gracias.

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Bai, egun on guztioi. En primer lugar, quiero reconocer el esfuerzo que seguramente han tenido que hacer el señor Consejero y su Gobierno remontándose incluso a las calzadas romanas en el inicio de la exposición para disimular lo que me imagino que tiene que ser una gran frustración por una apuesta que ni siquiera era una dos por dos, recordamos que la apuesta inicial era una autopista de peaje, incluso en un momento dado quizás de alucinación se consideró la posibilidad de meter también por ese corredor el tren de alta velocidad, nada más y nada menos. Es decir, el Gobierno de Navarra en un momento dado consideró que podía competir con todas las regiones pirenaicas y convertirse en el eje central de transporte en competencia con los pasos actuales, incluso en contradicción con las propias visiones que los Estados y la propia Comunidad Económica Europea tenían con respecto a la proyección de futuro del transporte. Me imagino que disimular eso para llegar a donde hemos llegado requiere cierto reciclaje, pero a este Parlamentario no le importa, y podemos quedar que hemos ido de derrota en derrota hasta la victoria final, no hay ningún problema por parte de este Parlamentario. Una referencia que ha hecho nos preocupa y por lo menos tenemos que hacer referencia, y es cuando dice que no han dejado de trabajar ni un solo día desde el 97. Quizás sea así, no soy quién para cuestionarlo, lo que sí cree este Parlamentario es que si ustedes hubiesen trabajado desde el principio en este proyecto probablemente no estaríamos ahora ante una hipótesis de que sea una realidad en los próximos seis años, sino que probablemente estaríamos bastante más cerca si no disfrutando de esta vía de comunicación. Ha sido el empecinamiento de su Gobierno en un proyecto absolutamente desproporcionado, fuera de sentido e irrespetuoso con todo el medio el que ha llevado a que a día de hoy, 2006, estemos donde estamos. Por lo tanto, si buscaba un reconocimiento de nuestro grupo ya le digo que no, todo lo contrario, más que reconocimiento vaya un reproche y una acusación por una actitud absolutamente fuera de sentido que ha perjudicado, además, directamente a dos zonas importantes de nuestra Comunidad: ha castigado especialmente a esa zona del Pirineo que se debería haber visto favorecida de una mejor comunicación ya, la 135, porque ustedes han utilizado y vienen utilizando desde hace muchísimo tiempo, quizás tanto tiempo como usted dice que llevan trabajando, desde el 97, la no mejora de las comunicaciones como elemento de presión para la asunción y para la admisión del proyecto desproporcionado de vía de gran capacidad que ustedes estaban defendiendo; y la segunda zona que se ha visto directamente perjudicada por sus actuaciones ha sido la 121-A, porque igualmente han creado un modelo de mejora y un modelo de vía que sabían de antemano que era absolutamente insuficiente para el tráfico que generaba y han hecho esa apuesta para justificar la necesidad de abrir una nueva vía de gran capacidad a través del Pirineo.*

Por lo tanto, sus actuaciones no solamente son de reconocer y de agradecer sino todo lo contrario, de echar en cara y pedirles cuentas. En cualquier caso, estamos aquí, y como estamos aquí, Aralar está de acuerdo con el proyecto de tres carriles que en estos momentos está encima de la mesa, estamos de acuerdo y lo apoyaremos, discutiremos algunos aspectos, como puede ser el trazado final, los detalles técnicos. Hombre, plataforma como dos por dos, depende de lo que quiera decir plataforma, me imagino que no estarán hablando de desdoblar los túneles, porque, claro, si estuviesen hablando de dobles túneles, estaríamos hablando de algo más que de una plataforma para un dos por dos, depende.

Apoyamos y estamos de acuerdo con el proyecto que está encima de la mesa de tres carriles, estamos de acuerdo. Habrá que discutir los detalles técnicos, lógicamente, de esas tres proyecciones que se han hecho de hipótesis de entrada hasta Erro, también tendremos opinión, pero en cual-

quier caso estamos de acuerdo en eso. Ahora, esta Comunidad tiene experiencia en hacer o en adelantarse, vamos a hacerlo en sentido positivo, en infraestructuras de comunicación, llega antes a los puntos que las continuaciones, y este grupo no tendría inconveniente en que en este caso actuemos así también y empecemos rápido a hacer el túnel de Erro para que esos valles se vean beneficiados cuanto antes. Ya terminaremos y ya seguiremos hasta el final y empalmaremos, por cierto, con los hermanos vascofranceses, porque creo que usted cuando ha hecho esa apreciación estaba hablando de que somos vasconavarros, por lo menos, ha dicho con los vecinos vascofranceses.

En cualquier caso, digo, adelantemos, empecemos, hagamos el túnel de Erro cuanto antes, lleguemos al túnel de Mezkiritz, lleguemos a Burguete cuanto antes, y, además, proyectemos con el otro lado la conexión en tiempos y en ritmos suficientes.

Y quiero hacer dos puntualizaciones más. Así no se resuelve el problema del Pirineo, porque, entre otras cosas, esa vía que va a afectar a una parte importante muy necesitada, si no se toman medidas complementarias claras va a quedar bastante a desmano de otros dos valles. Es decir, si en la transversal del Pirineo no hay mayor apuesta que la que tiene ese departamento, pues a pesar de la moción que se aprobó en este Parlamento a petición de este grupo que yo tenga información a día de hoy todavía no han empezado las obras que iban a empezar, y, además, si una vez que llegue la autovía de Jaca a la altura del cruce de Lumbier no apostamos por una entrada fuerte, en buenas condiciones, de una vía moderna que atienda los valles de Salazar y Roncal, estaremos cubriendo con este nuevo diseño y trazado de la 135 un valle, una zona importante muy necesitada pero no estaremos cubriendo la necesidad del Pirineo.

Y, para finalizar, les diré que esperemos que estas vías, por ejemplo esta que afectará directamente a un polígono industrial como el de Espinal, permitan entre otras cosas que también eso se plasme en iniciativas que generen puestos de trabajo. Por ejemplo, Sodena, que nunca ha invertido un euro de Pamplona hacia arriba, una vez que tengamos esta carretera probablemente no tendrá excusas para no gestionar la implantación de empresas en los valles pirenaicos, y fíjate que piden poco, dicen que con cuarenta o cincuenta puestos de trabajo por cada uno de los tres polígonos industriales de Espinal, Burgui e Iciz, bastaría para aguantar y mantener la población sin que se fuera deteriorando.

Por lo tanto, enhorabuena a todos por este proyecto, esperemos que se lleve adelante, pero no hemos hecho más que empezar. Gracias.

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

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Buenos días. Muchas gracias, señora Presidenta. Quiero agradecer al Consejero y al Director General su presencia y la información exhaustiva que se nos da sobre un proyecto sobradamente conocido sobre el cual Convergencia se manifiesta rotundamente a favor en su culminación final con una solución, desde luego, aceptable y razonable tanto para el Gobierno de Navarra como para el Consejo General de Pirineos Atlánticos. Nosotros creemos, en todo caso, que Navarra debe intentar siempre conseguir lo máximo para esta Comunidad, a pesar de que otros portavoces con un tono irónico traten de desacreditar la labor del Gobierno considerando irrealizables propuestas por las que nosotros también entendemos que es necesario apostar, aunque no puedan conseguirse porque, desde luego, si lo primero, como se dice, fue la necesidad de una autovía o una autopista, incluso con una vía ferroviaria para conseguir lo que nosotros como Gobierno de Navarra o como partido que está implantado exclusivamente en Navarra entendemos que debe ser, potenciar al máximo posible Navarra, si de aquello que nosotros apoyamos, aunque no sea realizable, se consigue al final una vía de tres carriles pues será esa la mejor solución o, como se dice en algunas ocasiones, lo mejor puede ser enemigo de lo bueno. En todo caso, nos parece lo más razonable, habrá que pensar que si otros desde el principio ya desacreditan esas propuestas es porque, desde luego, no tienen como objetivo político potenciar esta Comunidad Foral y tendrán que explicar a los navarros cuál es su objetivo político en esta Comunidad, porque, desde luego, si forman parte o pretender formar parte de una plataforma o coalición que se denomina Navarra Bai, para al final determinar que Navarra cuanto menos, mejor, tendrán que explicar a los navarros por qué tienen ese posicionamiento político. Si de una autovía y de una comunicación ferroviaria se ha sacado una vía de tres carriles, a lo mejor, si ustedes hubieran negociado partiendo del principio, no sé cuál hubiera sido su postura máxima, en este momento probablemente tendríamos un carril bici con Salies de Béarn, que no sería lo más razonable. Yo creo que esa hubiera sido su propuesta. Nosotros entendemos que Navarra debe ir al máximo para conseguir lo máximo, porque entendemos que potenciar Navarra es nuestra obligación. Otros tienen la obligación, entiendo yo, de potenciar otras comunidades, pues eso tendrán que explicarlo, repito, en las comunidades donde se presenten y justificarlo así ante el electorado.*

A nosotros nos parece que esta es una solución razonable porque la otra parte imprescindible en

este acuerdo no va más allá. Evidentemente, desde lo que había en el principio, que era un no rotundo, a lo que tenemos ahora es un acuerdo francamente loable y elogiable porque los representantes del Gobierno, tanto el Consejero actual como el Director General, han formado parte, yo creo que desde el principio, de estas negociaciones y, por lo tanto, ellos conocen perfectamente la variación que se ha logrado conseguir en la parte francesa, donde su representante Jean Jacques Lasserre ha tenido un papel yo creo que fundamental y magnífico y nunca suficientemente ponderado para conseguir, repito, modificar en el país vecino unos posicionamientos políticos bastante cerrados en un principio. Yo creo que esta es una muy buena solución para Navarra. Evidentemente, somos conscientes de que si la decisión fuera nuestra exclusivamente obligaríamos a que pasaran a través de una vía de alta capacidad con autovía, con cuatro carriles, etcétera, pero es que la política no es hacer lo que uno quiere y se empeña o romper los acuerdos, la política es necesidad de hacer lo posible. Entonces, evidentemente, me parece que es una magnífica solución que desde luego no solventa la única propuesta que hay para el Pirineo. Se hace una referencia velada al Consejero, o así lo entiendo yo, de Ordenación del Territorio, cuando se refieren al plan del Pirineo pero el plan del Pirineo está ahí, el plan del Pirineo va a poner en marcha actuaciones complementarias a esta, que, desde luego, no se plantea desde esa perspectiva exclusiva. Hay una voluntad clara de poner en marcha toda esa zona de Navarra de la que francamente no hace falta estar muy puesto en la actualidad política para saber que necesita un apoyo institucional y político claramente expresado, y en este momento se está haciendo desde esa perspectiva.

Yo coincido en que esta es una medida de pragmatismo político, evidentemente que sí, pero todo en la política debe ser así, se trata de buscar soluciones razonables que potencien una zona y no enconarse y no estancarse en posiciones inmovilistas que impidan alcanzar acuerdos favorables para Navarra, que es lo que a nosotros en este momento y desde este Parlamento nos debe importar. Yo creo que hay que valorar también lo que ha sido una actuación de discreción política durante muchísimo tiempo porque la negociación se ha llevado con un sentido común y, repito, se ha llevado, como se suele decir, con mano izquierda. No ha habido más allá de algunos posicionamientos sin más en la otra parte y aquí, en Navarra, donde en este aspecto las coordinadoras están al uso, digamos que no han sido eficaces o eficientes o han creído que era un proyecto de imposible solución y, desde luego, no han actuado como en otras ocasiones. Desde luego, gracias a Dios el resultado ha sido completamente contrario al que mucha gente podía prever y ha sido una solución muy buena y muy positiva para Navarra, evidentemente, también para el País Vasco Francés, que no son primos, sobrinos o hermanos, pero en todo caso son vecinos nuestros y con los cuales tenemos que tener una relación absolutamente fluida porque compartimos no solamente fronteras sino, evidentemente, también cultura y, por lo tanto, cuantas mejores comunicaciones tengamos con ellos mejor para todos y más crecerán nuestras relaciones con ellos.

Por lo tanto, tenemos que mostrar satisfacción plena en cuanto al acuerdo, porque es plena para las partes implicadas y, desde luego, nos parece que es una forma de hacer política que debería ser seguida en la mayoría de los casos, es decir, buscar soluciones posibles ante realidades que en un principio son claramente difíciles.

Por lo tanto, damos la enhorabuena al equipo que ha negociado esta solución y esperemos que sea posible cuanto antes, porque falta la parte de financiación, que todo el mundo está de acuerdo en que será dificultosa, pero como lo es en toda obra de estas características, en todo caso, satisfacción porque esa realidad de comunicación es prácticamente ya un hecho.

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

SRA. SANTESTEBAN GUELBENZU: *Gracias, señora Presidenta. Yo creo que hoy tiene que ser un día muy especial para el señor Miranda porque ha conseguido lo que el Gobierno en principio no quería, lo que quería la oposición y que estemos todos de acuerdo. Eso sí que es hacer diana, porque, claro, no sé dónde está la dificultad. Al final, resulta que se ha conseguido lo que algunos de la oposición queríamos. Nosotros siempre hemos estado a favor de la 135 si no era una autovía ni una autopista, además, teníamos razones suficientes, porque conocíamos la oposición francesa, para conocer que eso no se iba a llevar a cabo. Claro, venir ahora diciendo que los negociadores franceses... Hombre, yo quiero creer que los negociadores franceses han sido por lo menos tan serios como los navarros, y dejar la duda de que si nosotros hubiésemos empezado a discutir esto habríamos acabado con un carril bici... Oiga, no, la lógica no tiene por qué estar solo por parte de los negociadores navarros. Si ellos hubiesen creído que esto era bueno... ¿Qué ha cambiado para aceptar como bueno ahora y antes no, si se sabe que las plataformas no han resultado? Hombre, a mí me parece que, al final, entre lo deseable y lo posible, a veces hay que quedarse con lo posible, y este posible es el que a Eusko Alkartasuna le gusta y, desde luego, el que va a contar con nuestro apoyo.*

En cuanto a las demás cosas, los demás razonamientos y toda la información que se ha dado, la verdad es que es muy de agradecer, pero sí que es cierto que se partía de la dificultad de que no sabíamos si los franceses iban a aceptar esto. Bueno, pues muy bien, se ha llegado a esto y nos parece muy bien porque, además, es lo que coincide con lo que Eusko Alkartasuna quería. Es verdad que también coincidimos con que esto va a ser importante para los valles pirenaicos, no es lo único, siempre se ha pensado que una vía de comunicación posibilita un desarrollo ulterior y lo que estamos pensando es que en el momento en que empiece el desarrollo, y ahí coincidiríamos con el señor Jiménez, es verdad que la necesidad es tal que podrían plantearse períodos anticipados al desarrollo que está previsto para que estas zonas, pendientes de un desarrollo frente a otras zonas de la Comunidad, desde luego, empiecen a ver que va a ser posible y se sientan ilusionadas con este proyecto que, desde luego, solo esperamos que traiga bienestar para las zonas de los valles cantábricos y pirenaicos.

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

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos. En primer lugar, como no podía ser de otra forma, quiero dar la bienvenida y agradecer la exhaustiva información que nos han presentado el señor Consejero y su equipo. Nosotros también nos alegramos de que, al final, el Gobierno se haya decidido por algo que tanto hemos defendido nosotros durante todo el tiempo que llevo en este Parlamento. Y quiero decir y dejar claro que si hemos defendido este tipo de carretera es porque creemos que esta era la mejor opción para el desarrollo de la comarca de los Pirineos, que, por cierto, buena falta le hace. Ahora, yo sigo sin entender una cosa, sigo sin entender el empecinamiento del Gobierno de Navarra en esta carretera, que se nos decía hasta hoy que tenía que ser de dos por dos, y, sin embargo, donde está demostrado que es totalmente insuficiente con dos carriles y por tramos con tres, que es la 121, no se esté llevando a la velocidad que a nosotros nos gustaría o que necesitaría en este momento esa carretera dado el tráfico que tiene.*

Esto, en cuanto a la carretera. Al señor Pérez-Nievas le tengo que decir que no se preocupe, Nafarroa Bai defenderá tan bien como defienden UPN y CDN Navarra y trabajará por ello en todas sus causas igual o mejor, porque está demostrado que en las comunidades donde gobierna así lo hace. Por lo tanto, usted preocúpese de que su equipo trabaje por Navarra y nosotros nos dedicaremos a trabajar también por Navarra como Nafarroa Bai. Gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Yo creo que no sería ni justo siquiera que me extendiese porque a la vista está la posición de todos los grupos del Parlamento de Navarra. Únicamente quiero hacer tres o cuatro puntualizaciones. Desde luego, a la representante de Izquierda Unida, como ya había hecho su entrada en esta comparecencia manifestando su apoyo y luego lo ha reiterado, yo le agradezco el tono de su intervención. Desde luego, he creído entender que cuando hacía referencia a la defensa numantina precisamente creo yo que era demostrar que no hay que tener posiciones numantinas cuando se está hablando de proyectos de esta envergadura sino todo lo contrario, y buscar al final no sólo el consenso sino el respaldo político lo más amplio posible. Bueno, pues esta ha sido la tónica que ha inspirado al Gobierno y ahora en las siguientes explicaciones diré por qué.*

Es evidente que el respaldo de UPN debe agradecerse, también conocíamos por supuesto cuál era su opinión y también sabemos, porque es partido del Gobierno, que la preocupación de la financiación es una preocupación que nos tiene que informar este proyecto a todos. Es decir, es un proyecto cuyo diseño de la financiación, como ya he dicho, trascenderá a quien gobierne en el momento que haya que tomar la decisión, porque es una inversión de mucho calado. También hay que repetir lo que han dicho tanto el representante de UPN como el del Partido Socialista, que la inversión, y con esto de alguna manera no quiero contradecir pero sí aclarar lo que ha dicho la señora Figueras, que hay que realizar es del mismo orden o magnitud que para una autovía, es algo menos, pero estamos hablando de una inversión también muy importante y yo creo que, desde luego, no ha sido el factor económico ni mucho menos el que ha decidido apostar por este proyecto sino el factor del consenso social y de la realidad territorial.

En cuanto a la postura manifestada por el señor Lizarbe, creo que coincidimos al cien por cien. Nosotros hemos defendido que este proyecto, por lógica, porque no tenía por qué ser de otra manera, podía haber sido perfectamente una autovía, igual que es un autovía la autovía del norte, la de Logroño o la de Jaca, esto podía haber sido perfectamente una autovía, y habiéndola hecho bien no tenía por qué haber sido ninguna barbaridad desde el punto de vista medioambiental, porque ya hay autovías en territorios parecidos cons-

truidos en Navarra y, por tanto, cuando defendíamos una autovía creo que no defendíamos ninguna barbaridad sino algo que podía haber sido perfectamente, pero también es cierto que en política, y cuando hablamos de relaciones internacionales todavía más, lo que tiene que preponderar por encima de todo, y siempre que no hagamos ninguna barbaridad en sentido contrario, es el acuerdo y sacar los proyectos adelante. Y yo creo que los razonamientos del señor Lizarbe son plenamente correctos en este sentido. Yo creía que él iba a hacer alguna mención al papel del Ministerio de Fomento pues siempre que hablamos en esta Comisión siempre sale a relucir unas veces para bien y otras veces para no tan bien, pero tengo que decir, repetir y recalcar que el Ministerio de Fomento tanto del Gobierno anterior, que quizás era lógico, pero ahora igual, exactamente igual, muestra un pleno respaldo a esta vía de comunicación. Siempre hemos tenido su apoyo, lo estamos teniendo ahora, día a día, y en particular en la preparación de la cumbre de Barcelona, que fue una cumbre muy difícil, la gente de la Secretaría de Estado de Infraestructuras colaboró estrechamente durante muchísimas horas de trabajo con el Departamento de Obras Públicas para que la declaración de Barcelona fuera una declaración acorde con los intereses por supuesto de España, que era lo que tenía que defender el Ministerio de Fomento, pero que también, evidentemente, fueran de acuerdo con los intereses de Navarra, como así fue. Por tanto, yo creo que hay que reconocer en esta sala la intervención del Ministerio en este expediente tan importante para Navarra.

En cuanto a la intervención de Aralar, con todos los respetos, señor Jiménez, si hubiera hecho una porra, habría acertado. Es decir, creo que su intervención es lógica. A pesar de que es su solución, tiene que acusar al Gobierno incluso de por qué esto no se planteó desde el principio. Pues como les he dicho varias veces, cuando gobiernen, ya nos dirán cómo lo hacen, nosotros ahora tenemos que decir cómo lo hacemos cuando gobernamos. Esto no ha sido una partida de cartas, porque creo que los que hemos estado implicados somos más serios que eso, sobre todo la parte francesa, no ha sido una partida de cartas, pero ha sido una negociación de siete años donde había mucha gente en la mesa negociadora, aunque al final nuestra relación directa ha sido con el Departamento de Pirineos Atlánticos, que siempre ha apoyado la postura de Navarra y nosotros siempre hemos apoyado sus posturas, es decir, siempre ha habido comunión en los planteamientos entre el Consejo General y el Gobierno de Navarra, pero en la mesa había mucha gente, unos a los que se les veía la cara y otros a los que no se les veía la cara, y, bueno, todo eso ha conformado durante esos siete años una negociación o un proceso largo y complejo.

¿Cuál fue el planteamiento de Navarra? Desde luego, apostar por lo que creíamos que era lo mejor para Navarra en aquel momento, es decir, formato de autovía. El Consejo General también apostaba por una vía de dos por dos carriles, exactamente igual, si no, ahí están los documentos, porque el estudio informativo de 3 de febrero del año 2004, o sea, hace solo dos años, se puso en marcha para eso, pero lo que también es cierto es que hemos mantenido el tipo hasta el final porque también sabíamos desde el principio, desde el año 1998, que si hubiéramos empezado por la reforma de una carretera o por haber planteado un eje de las características que ahora va a salir, pues, como bien se ha dicho en esta Cámara por dos o tres representantes políticos, y estoy absolutamente seguro, en este momento no tendríamos nada, porque la vida es así, porque había mucha gente con mucho poder en la parte francesa, supongo que con sus razones, que lo que querían era nada, y si quienes hemos llevado el proyecto adelante hubiésemos empezado dos escalones por debajo de lo que al final ha resultado, en este momento Navarra, no el Gobierno de Navarra, ojo, Navarra, no tendría nada, que es lo que yo creo que es muy importante decir. Porque muchas veces parece que es un tema de Gobierno, y como bien ha dicho el señor Lizarbe, y yo creo que es de las cosas más importantes que se han dicho hoy, este proyecto, como los grandes proyectos, es para Navarra y para los diferentes gobiernos que vaya a haber en Navarra en los próximos años, sean del color político que sean, y, por tanto, no acepto, en el sentido cordial de la palabra, su recriminación ni su acusación, porque, al final, hemos conseguido lo que todos queremos en este momento gracias a que se planteó el proyecto apuntando lo más alto posible y, por tanto, creo que hemos alcanzado una solución que a la vista está que hoy por hoy satisface a todo el Parlamento de Navarra y, por tanto, yo le pido, dentro de la discrepancia política, que reconozca también que el papel negociador durante estos siete años ha sido un proceso muy largo donde han participado muchísimas personas, muchas instituciones unas muy a favor y otras radicalmente en contra.

Y también, como un apunte breve, le diré: ha dicho incluso con tintes no voy a decir ridículos pero sí con cierta sorna, que se diría también en el valle del Ebro, que incluso Navarra quiso salir a Francia directamente por ferrocarril. ¿A quién se le ocurre? Ya me gustaría que hubiera estado usted en muchas reuniones con los franceses durante estos años para ver a quién se le ocurría salir directamente a Francia por ferrocarril, a ver a quién se le ocurría, no era al Gobierno de Navarra ni a sus representantes. La vida es así, o sea

que no nos tache poco menos que de, no sé, por el Imperio hacia Francia o algo así, en este caso no es así, en este caso han sido muchas veces los franceses, altísimas instancias de la República Francesa, y documentado está, los que han dicho que se saliera directamente desde Pamplona a Francia por ferrocarril sin pasar por Irún. Así es la vida. Al final, creo que también ahí ha prevalecido el sentido común y se ha apostado por un proyecto único en España y en Francia, que es potenciar al máximo el eje atlántico en vía ferroviaria.

También ha hecho una crítica a la 121-A, que creo que es el momento de rebatirla de plano, es decir, usted nos está criticando porque hemos planteado una autovía con Francia y porque al final era mucho mejor quedarnos donde nos hemos quedado y no sé qué, porque no hay más que ver el desastre que es la 121. Pues claro, es que el error histórico de la 121, como bien he dicho muchas veces en esta Cámara, que no corresponde a nadie de los que estamos aquí, es cómo se diseñó esa carretera. Es así y hemos dicho aquí muchas veces que ese fue el error de la 121. Ustedes están pidiendo ahora que sea autovía, pues fíjese, ¿qué no pedirán dentro de veinticinco años otros señores?

El problema, como todos sabemos, es que la 121 no puede ser autovía sobre la carretera actual, si se quiere que sea una autovía, que alguien podrá decidir en su día que lo sea, sin lugar a dudas podrá ser una autovía, pero, como bien ha dicho el señor Lizarbe, no es lo mismo una carretera diseñada como está diseñado el eje de Belate y tenemos lo que tenemos, que diseñar, como vamos a hacer esto, con un trazado de autovía una carretera de tres carriles. No se puede cerrar el futuro a nadie. Tampoco hay que decir cómo va a ser el futuro, pero por lo menos no debemos dejarlo cerrado y, por tanto, si hubiéramos hecho caso a sus planteamientos estaríamos otra vez cometiendo errores históricos en materia de comunicaciones en Navarra.

En fin, dicho esto, me voy a quedar con su última parte, de verdad me quedo con ella, con el respaldo de Aralar a este proyecto. Yo creo que muchos representantes locales del Pirineo, digamos, del entorno de su formación respaldan este proyecto, hemos tenido su apoyo durante estos años; alcaldes de UPN y alcaldes de otras formaciones políticas han sabido esperar, y al final creo que han podido conseguir lo que realmente querían ellos.

En cuanto a las manifestaciones del señor Pérez-Nievas, me consta que también ha sido su apoyo y su respaldo, el de su partido, el que nos ha animado a alcanzar este acuerdo. Desde luego, repito, Navarra aspiró al máximo y se ha quedado con una solución francamente buena. Navarra siempre tendrá que aspirar al máximo en todo aquello que signifique un impulso para el desarrollo de las relaciones con nuestros territorios vecinos.

Y, desde luego, en cuanto a la relación política con el Consejo General y con los territorios circundantes, como bien ha dicho, no es un tema de si somos primos hermanos o sobrinos de nadie, no, nosotros somos iguales que los demás, ellos son iguales que nosotros y lo que tiene que haber precisamente es una relación normal con el País Vasco Francés interior, con el Consejo General de Pirineos Atlánticos, con el Gobierno Vasco, con el de La Rioja, con el de Aragón y con todos los que quieran relacionarse en plano de igualdad con Navarra. Creo que es en lo que estamos.

En relación con la posición de la señora Santesteban, de Eusko Alkartasuna, también agradezco el respaldo de su formación a este proyecto. Nos constaba que era así. También le voy a decir, y lo digo con seriedad, que los negociadores franceses que han estado con nosotros han sido tan serios como nosotros, ellos han apostado como nosotros. Estoy hablando del Consejo General de Pirineos Atlánticos, no estoy hablando de otras instituciones ni de otros grupos. El Consejo General ha apostado igual que nosotros, hemos ido siempre a la par, es decir, no hemos engañado a nadie, hemos apuntado alto y, afortunadamente, hemos conseguido sacar adelante un proyecto que creo que en este momento es excelente para las dos administraciones, es decir, no hemos sido los navarros más que los franceses en la petición de las soluciones. Ahí están los documentos, y creo que hay que reconocer, como bien ha dicho el señor Pérez-Nievas, la labor del Presidente Lasserre en este proyecto, porque en Francia no había nada, lo tengo que repetir por quinta vez esta mañana, no había nada, y lo que se ha conseguido ha sido un acuerdo para que haya una gran vía de comunicación entre Navarra y el sur de Francia.

Por último, el apoyo del Partido Nacionalista Vasco, del señor Etxegarai, también nos constaba porque además se manifestaron de forma muy casual en la misma semana en que iba a producirse el acuerdo. El Partido Nacionalista Vasco dijo dos días antes cuál era la solución, lo cual para nosotros fue verdaderamente sorprendente, pero fue así, o sea, dos días antes el Partido Nacionalista Vasco estaba diciendo cuál era la solución, con lo cual estábamos convencidos de que su apoyo iba a ser manifiesto.

Para terminar, les agradezco a todos el apoyo. Creo que en proyectos de esta envergadura es muy importante la solución técnica, sin duda, importantísima la solución que se haga, porque al final de lo que entienden los ciudadanos es de cómo se viaja, no tanto de lo que se debate, pero también

es cierto que el apoyo político a un proyecto de infraestructuras a largo plazo creo que tiene un valor importantísimo para todos nosotros. O sea que muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias a usted, señor Miranda. Señorías, ¿desean que hagamos un breve receso de cinco minutos, porque la sesión ha sido un poco larga, o prefieren continuar? ¿Señor Consejero? Bien, pues vamos a hacer un receso de cinco minutos.*

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 46 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 59 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el trazado de la autopista Pamplona-Jaca.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señorías, reanudamos la sesión para pasar a tratar el segundo punto del orden del día, que es la comparecencia del Consejero para informar sobre el trazado de la autopista Pamplona-Jaca. Esta comparecencia la ha solicitado también Izquierda Unida, así es que tiene la palabra la señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. Tuvimos una sesión de trabajo con el Ayuntamiento de Liédena sobre cómo va a afectarle el trazado de la autovía a Jaca. Creo que ustedes lo conocen igual que nosotros porque la verdad es que en aquel momento la exposición del Ayuntamiento fue muy pormenorizada. Además, ellos apostaban de una manera clara y yo creo que lógica por que fuera esa variante la que menos afección tuviera hacia la ciudad para no limitarles el posible desarrollo y para intentar alejarla lo máximo de lo que era el centro urbano para evitar posibles afecciones de todo tipo. Creo que fue especificado con tanto detalle que yo, desde luego, no voy a tener la capacidad de hacerlo ni es el objeto, pero lo que sí está claro es que la inmensa mayoría de esta Comisión, por no decir que por unanimidad, estuvimos de acuerdo en convenir que lo defendían con conocimiento de causa. Y con información pormenorizada de los diferentes trazados.*

Es un tema que está sobre la mesa desde el año 2001, y, sin más dilación en la presentación, nosotros consideramos que había razones poderosísimas por parte del propio Ayuntamiento para que se hiciera la variante tal como ellos planteaban, la alternativa que ellos planteaban, por eso digo que fundamentalmente atendía a dos cuestiones: por una parte, no hipotecar el futuro desarrollo urbanístico de la ciudad, y, por otra, tener ese nivel de afección lo más lejos posible. Es, además, una propuesta que se puede realizar. No entendemos los intereses que han primado para que esto no haya sido un acuerdo entre el departamento y el propio Ayuntamiento y estamos a la espera de qué información sobre esa variante nos pueden plantear en este momento, pero, desde luego, vaya por delante que nuestra propuesta, a la vista de la información que nos facilitó el Ayuntamiento, es estar con la propuesta que realizaron y, desde luego, que se hagan los esfuerzos necesarios para convencer a todas las partes implicadas en este proyecto para que sea por lo menos de satisfacción mayoritaria. Yo creo que el Ayuntamiento aquí lo tiene muy fundado. Por lo tanto, y a expensas de lo que nos tenga que decir el Consejero, nada más.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muchas gracias. Voy a intentar ser breve en la exposición de la situación y dónde estamos. Me gustaría, señora Figueras, incidir desde el principio en dos aspectos importantes. Uno es que estamos hablando del trazado de una autovía y, por tanto, de una obra muy importante que, evidentemente, no puede quedar condicionado de manera severa por la oposición de nadie. Evidentemente, los ayuntamientos merecen nuestro máximo respeto, sin lugar a dudas, pero lo cierto es que el Departamento de Obras Públicas, en primer lugar, tiene que intentar primar el interés general, y ese interés general, que es el que tenemos que defender, por supuesto, amoldarlo lo máximo posible al interés particular y en este caso al local, y en eso estamos desde hace, como bien dice, cerca ya de cuatro años, y ahora vamos a ver dónde estamos.*

El segundo aspecto que también es muy importante es que esta es una autovía con estudio informativo y declaración de impacto ambiental aprobados oficialmente y, por tanto, modificar ese estudio informativo y sobre todo la declaración de impacto ambiental no está en la mano, no es un tema menor, sino que tiene su trascendencia. Por lo tanto, quiero decir que hay una posición formal previa que no podemos olvidar desde el punto de vista de la situación administrativa de este proyecto, es decir, no es un tema de voluntarismo entre las partes en este momento, sino que también hay una situación de formalidad a la que nos tenemos que acoger las dos administraciones.

Bien, les voy a explicar rápidamente por qué la autovía está aprobada en Liédena tal y como está,

insisto, reflejada en el estudio informativo y en la declaración de impacto ambiental y cuál es la situación en la que nos encontramos en este momento.

Como todos ustedes saben, la autovía del Pirineo es un proyecto que va desde Pamplona, pasando por Jaca, hasta el norte de Huesca, que es donde ya está construida. Hasta aquí ya hay autovía viniendo desde Zaragoza. Formalmente, este tramo de autovía es la autovía A-21 del Pirineo, hasta Jaca, porque aunque el proyecto fue único el tramo desde Nueno hasta Jaca realmente forma parte de la autovía o del eje Sagunto hasta Somport, por aquí.

Esta autovía en su totalidad –lo que está dibujado entre Pamplona y el norte de Huesca– tiene 156 kilómetros, de los cuales en Navarra –hasta aquí– son 47 kilómetros. Liédena, como todos sabemos, está en este punto de aquí.

Rápidamente, por lo que digo de la importancia de los aspectos formales de dónde estamos, hay que decir que todo el estudio de esta autovía se llevó a cabo por el Estado gracias a un acuerdo que se firmó con el Ministerio de Fomento el día 10 de marzo del 98, es decir, en ese momento con ese acuerdo el Estado hizo toda la tramitación, también en Navarra, para el análisis de esta autovía y al final, tal como se refleja aquí, que es muy importante, para la redacción del estudio informativo y la declaración de impacto ambiental en todo el recorrido, ese decir, en este caso fue el Estado, no el Gobierno de Navarra, el que formalmente llevó a cabo el estudio informativo también en territorio de Navarra para esta parte de la autovía; por supuesto, en coordinación con el Gobierno de Navarra y bajo nuestra supervisión. Digamos que este es un claro ejemplo de cómo se pueden sacar los temas adelante si dos administraciones cooperan en el ámbito de sus competencias. De acuerdo con eso se puso en marcha el estudio informativo. El 10 de abril de 2001 se aprobó inicialmente y el día 20 de junio se somete a información pública el estudio informativo. Estamos hablando del año 2001.

Cuando se redactó el proyecto técnico del estudio informativo se analizaron tres opciones al paso por Liédena. Esto es Liédena, el casco urbano actual; esta es la carretera 240; bueno, pues se analizó una opción próxima al casco urbano y dos opciones más separadas del casco urbano y que se acercaban a lo que es la cantera en explotación. De estas dos opciones, a su vez en una zona que creo que ya no afecta a las pretensiones del Ayuntamiento, en definitiva, de estas dos había una que se acercaba más a la zona de la Foz de Lumbier y otra que saltaba hacia esta ladera, y realmente el estudio informativo salió solo con dos opciones a efectos de información pública, es decir, lo que salió a información pública no fueron tres sino que fueron dos opciones, que es la próxima al casco urbano de Liédena y una alternativa por la zona de cantera. Este se somete a información pública y se hacen las alegaciones correspondientes. El Ayuntamiento de Liédena que regía entonces se posiciona a favor de la opción 3, y también hay que decir que la opinión del Gobierno de Navarra era que esta era la opción viable. Bien, se somete a información pública y esto es lo que se aprueba.

Voy rápidamente para atrás, es decir, tres estudiadas, dos sometidas a información pública y una definitivamente aprobada por el Ministerio de Fomento el 6 de febrero del año 2003. Perdón, declaración de impacto ambiental el 6 de febrero del año 2003 y estudio informativo aprobado el... Vamos a ver, el 4 de diciembre del año 2002 declaración de impacto ambiental y el 6 de febrero del año 2003 aprobación del estudio informativo con la aprobación de la opción 3. Por tanto, este es el trazado que oficialmente está aprobado para el paso por Liédena.

¿Qué pasa en ese momento? Bueno, pues en ese momento a nadie se le escapa que hay un cambio de corporación en el Ayuntamiento de Liédena, y el Ayuntamiento de Liédena no se muestra favorable a este trazado de la autovía.

El Gobierno de Navarra, el Departamento de Obras Públicas, aun sabiendo que esta es la opción aprobada y la que en teoría tenía que ejecutarse y proyectarse, entendía que quizá se podían ver opciones alternativas. Es cierto que este trazado discurre por debajo del campo de fútbol de la localidad, pero está previsto que todo este trazado se recupere en un falso túnel, que se restituya toda la meseta de Liédena hacia la zona de las canteras, es decir, aquí habría una continuidad de cota por encima de la autovía, y ya digo que con esta solución la autovía no se ve desde Liédena, es decir, la autovía pasa en Liédena en falso túnel, lo cual es muy importante respecto a la solución que al final se vaya a adoptar, pero pasa en falso túnel porque la orografía en esta parte del terreno, este límite de aquí, todo esto es una meseta y ya a partir de esta zona hay una gran bajada hacia la zona de la cantera, que es precisamente la zona de operación de la cantera, es decir, aquí permanentemente se está operando en la cantera y, lo que es más importante y ahora lo voy a explicar, esta es una zona de riesgo de voladuras de la cantera, cosa a la que, evidentemente, cuando se aprueba el estudio informativo no se le da una especial importancia porque se aprueba una solución en la que ese riesgo queda evitado, evidentemente, y, por tanto, no se le da una especial importancia, pero en el momento en que entramos a hablar con el Ayuntamiento de Liédena y se empieza a manifestar claramente a favor de una

solución que pase por la parte de abajo de la cantera es cuando en el Departamento de Obras Públicas empezamos a decir que hay que tener una especial prevención respecto del riesgo de voladuras de la cantera, es decir, no podemos meter una autovía por una zona en la que están cayendo piedras cada vez que se vuela, o sea, tan importante como eso. Aquí se ve en vista aérea.

Entonces, ¿qué hace el Departamento de Obras Públicas? El Departamento de Obras Públicas se compromete con el Ayuntamiento de Liédena a estudiar qué pasa si se proyecta la variante según lo que ellos están diciendo, es decir, qué pasa si la autovía pasa, y nunca mejor dicho, por la zona de cantera y por la zona de riesgo de voladuras. La cantera en explotación es esto, esto es la concesión minera para la cantera –esta línea roja–, lo que quiere decir que aunque ahora se esté volando aquí, si quisiera la cantera mañana estarían volando aquí, es decir, esto hay que volarlo en algún momento, no sabemos si ahora o dentro de veinte años, pero hay que volarlo, y, por tanto, este es el trazado que planteaba y que plantea el Ayuntamiento de Liédena.

Bueno, cuando hicimos este nuevo estudio, que es un estudio, digamos, no oficial, el Departamento de Obras Públicas pidió información de cuál es la zona de riesgo estimada en una cantera y se nos informó de que entre 200 y 300 metros. Entonces, nosotros fijamos una banda de protección de 270 metros en torno al área minera de la cantera, es decir, todo esto, insisto, se puede excavar y, por tanto, fijamos un límite de protección en 270 metros. Bueno, pues se ve con nitidez que la alternativa propuesta por el Ayuntamiento entra de forma importante en esta área de protección. Entonces, en ese estudio, insisto, no oficial vimos que para que la autovía pudiera pasar por aquí obligatoriamente había que construir en este caso de manera totalmente artificial un túnel para tapar la autovía para que no le cayesen piedras cuando se estuviera volando. No es lo mismo que el falso túnel para pasar por la zona de la meseta de Liédena, porque esto es un falso túnel de manera que se excava la meseta, se pone la autovía, se tapa y se recupera otra vez toda la meseta, de manera que puede quedar integrada perfectamente en lo que es el casco urbano de Liédena. El falso túnel que hay que construir aquí es para tapar la autovía –ahora vamos a ver una foto–, hay que poner la autovía sobre el suelo, hay que hacer un falso túnel encima, se queda el falso túnel y luego ya veríamos qué es lo que dicen los de la cantera, que nosotros tenemos nuestra opinión al respecto también, pero ese falso túnel no es para enterrar un autovía, es para protegerla respecto de las proyecciones.

Bueno, pues lo que intentamos hacerle ver al Ayuntamiento de Liédena es que creíamos que esta solución no era viable por las razones que estoy exponiendo y también porque costaba 16 millones de euros más que pasar por aquí, es decir, pasar por aquí, por dentro de la zona de canteras, y tener que tapar la autovía cuesta 16 millones de euros más. Bien, aquí se ve. Bueno, pues hemos puesto lo que es el presupuesto del tramo, pero, en fin, frente a 109 millones de euros para el tramo pasaría a ser 127 millones de euros. No sé si se ve bien, pero la situación es la siguiente. El proyecto de la autovía que está aprobado pasa realmente por esta zona de aquí, es decir, pasa por una zona que no es el casco urbano de Liédena, sino que es la zona del campo de fútbol, pasa por esta parte, y lo que se preveía aquí era haber desmontado esta meseta, haber introducido la autovía y haber repuesto esta meseta, es decir, haber hecho una reposición en estos términos, de manera que, y luego insistiré más, Liédena no se vea afectada por la autovía, porque la meseta de Liédena va a quedar repuesta. En cambio, la alternativa que da el Ayuntamiento de Liédena es que la autovía se meta por aquí, entonces al meter la autovía por aquí, hay que construir la autovía sobre el terreno, hay que construir un túnel para tapar la autovía, para evitar las voladuras de esta zona, y nuestra opinión es que la cantera, que está en explotación y es una empresa en servicio, dirá: bueno, señores, ustedes me meten aquí una autovía, me ponen un túnel encima de la autovía, pues ya me están rellenando toda esta plataforma para que yo pueda seguir operando en mi industria, porque mi industria no es la cantera, mi industria es todo. Bien, quiero decir que esto ni siquiera se ha tenido en cuenta. Y con esto ya me adelanto a decir que nosotros no estamos defendiendo la cantera, ni mucho menos. Lo que estamos defendiendo es la autovía, y también vamos a intentar defender a Liédena, pero es evidente que si por no pasar por aquí con un falso túnel en la meseta, que Liédena incluso gana terreno respecto a lo que tiene ahora, tenemos que meternos debajo de una cantera, sin ninguna necesidad, hacer un túnel y posiblemente rellenar todo, es una solución que no tiene visos de ser lo que hay que hacerse con una nueva autovía en Navarra.

Esta es la situación en este momento. Estas son las fotos, aquí se ve mejor, la zona de paso nuestra inicial, la aprobada es por aquí, la que propone el Ayuntamiento es por acá, ya se ve la diferencia sustancial que hay entre una zona y otra. Bien, y con esto termino, y ya ven que he sido rápido, ¿qué es lo que vamos a intentar hacer? Insisto en que hay verdadera voluntad, y yo lo pongo aquí bien en grande, verdadera voluntad de alcanzar un acuerdo con el Ayuntamiento de Liédena, sin lugar a dudas.

Por otra parte, ya le hemos dicho al Ayuntamiento, y la verdad es que no nos han hecho caso, que vamos a diseñar una solución intermedia que separe este trazado de la parte que a vista de pájaro es más urbana de Liédena, digo a vista de pájaro porque la realidad es que la autovía va a estar completamente tapada, es decir, va a haber mucha menos autovía que en Mañeru o que en Cirauqui, por ejemplo, en la autovía que estamos construyendo ahora, mucha menos, porque aquí la autovía pasa en túnel, es decir, Liédena va a estar por encima de la autovía, pero de cualquier manera vamos a buscar una solución, que se separe del casco urbano de Liédena a vista de pájaro, que no entremos, por supuesto, en la zona de voladuras de la cantera y que permita al Ayuntamiento, primero, quedarse más tranquilo, segundo, hacer algo que a ellos les parezca bien, y, tercero, que haya una solución que sea viable para las dos partes. Y, por tanto, insisto, y lo pongo aquí bien en grande, hay voluntad de llegar a un acuerdo con el Ayuntamiento de Liédena sin ningún género de dudas, también es cierto que hay que alcanzarlo ya porque llevamos cuatro años con el tema.

También es cierto y no se le oculta a nadie que el Ayuntamiento de Liédena tiene un problema con la cantera, pero que la autovía no tiene que servir para resolver los problemas del Ayuntamiento con la cantera, esto también es muy importante, y, por tanto, lo que tenemos que hacer es buscar una solución de compromiso, y verán ustedes, incluso sin ser técnicos en la materia, que aquí hay un margen suficiente para buscar una solución que le valga a la autovía y le valga también al Ayuntamiento de Liédena y que sea beneficiosa para las dos partes. Esperemos que en las próximas semanas y meses podamos cerrar este acuerdo.

Y ya para terminar, para ver la situación en la que se encuentra esta autovía, que yo creo que merece la pena, en este momento, de los 47 kilómetros en Navarra, está en servicio el tramo cero, y mañana se pone en servicio, a lo que están todos ustedes invitados y esperemos vernos allí, la autovía hasta Monreal, y hoy se firma la aprobación del proyecto hasta Izco. Con lo cual, con estos tres tramos, que son los tramos cero, uno y dos, estamos ya en la mitad de la autovía en Navarra. Está ya en redacción el proyecto de construcción de la zona de la muga con Zaragoza, en coordinación con el Ministerio de Fomento, que está haciendo el proyecto entre el límite y Tiermas; se está contratando el proyecto entre Izco y Venta de Judas, esto está en este momento contratándose en el departamento; y en el momento que se resuelva y se defina el trazado a su paso por Liédena, ya solo quedaría por poner en marcha el proyecto de construcción entre Venta de Judas y Yesa. Repito, mañana hasta aquí puesta en servicio, hoy se aprueba el proyecto de construcción de la autovía hasta Izco para que se puedan contratar las obras durante este año. Está en redacción junto con el Ministerio de Fomento el tramo del límite de provincia, contratándose el proyecto entre Izco y Venta de Judas, y pendiente de contratarse el proyecto entre Venta de Judas y Yesa. No me extenderé más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Consejero. Señora Figueras, tiene la palabra.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Creo que usted ha dicho de una manera explícita y manifiesta un poco el sentir que tiene el Ayuntamiento con la cantera, porque la verdad es que cuando estuvimos en la sesión de trabajo con ellos daba la impresión de que ahí había prevalecido poco menos que el derecho de la cantera sobre el derecho municipal, y lo cierto es que yo no sé de cuándo viene el conflicto o el litigio que puede tener el Ayuntamiento con la cantera, lo que sí sé es que esta nueva corporación se ha visto obligada o por lo menos limitada en sus deseos porque ha prevalecido un principio y un planteamiento, y es que la cantera tenía, aparte de la explotación, su área de influencia, que está limitando con los proyectos planteados tanto por parte del Ministerio como en este caso por el propio departamento, limitando lo que es la posible expansión del pueblo. Porque, al margen de por dónde vaya a discurrir el trazado de la autovía, lo que no es menos cierto es que según toda la información que ellos nos facilitaron, y hay unas sobre otras, es evidente que el proyecto que se plantea o uno de los proyectos que se plantean invade un desarrollo lógico porque está tocando todo lo que es la zona del propio campo de fútbol, incluso ese espacio de terreno que estaría previsto para actividades económicas del propio pueblo, no del desarrollo actual, pero sí del desarrollo que se estima que va a venir como consecuencia del propio trazado de la autovía por esa zona. Por lo tanto, esa es la sensación que a mi grupo le quedó cuando estuvo aquí el grupo del Ayuntamiento con su asesor técnico, y usted ha mentado también que cuando menos está limitando ese desarrollo de un modo armónico o acordado o pactado por ambas administraciones.*

Me da la impresión de que se quiere hacer un esfuerzo por parte del departamento, no sé si todavía estamos a tiempo de hacer un esfuerzo suplementario o, como ellos comentaban cuando estuvieron, si el tema está muy complicado y está prácticamente cerrado.

Yo, desde luego, insisto en que el pueblo es algo más que la cantera; yo no sé la limitación, ni tampoco tengo en estos momentos la información de la explotación de esa industria, pero lo cierto es que el desarrollo urbanístico de la ciudad tiene que estar pensado a medio y largo plazo, y, desde

luego, también tendrá que tenerse en cuenta en ese nuevo proyecto lo que ellos reivindican con toda la lógica del mundo, y es que el trazado no vaya a solucionar el problema de la cantera, vaya a invadir de tal manera el espacio de un desarrollo urbanístico posterior y que actualmente ya está condicionándolo. Por lo tanto, me da la impresión, eso he querido entender, de que va a ser posible todavía sentarse sobre el proyecto y dar solución. Yo quisiera saber si en esa posibilidad que se está barajando desde el departamento se va a tener en cuenta el que no se condicione el futuro desarrollo por los acuerdos, concesiones o lo que quiera que sea de la actual cantera, porque sí que me parece que no puede influir de una manera tan decisiva. Aparte de que se tendrá que tener en cuenta la seguridad, se tendrá que tener en cuenta todo lo que tenga que primar para que no afecte, lógicamente, al trazado de la autovía en ese tramo, pero solo y exclusivamente ese, porque lo demás me parece que va a condicionar de tal manera el desarrollo que eso sí que o me lo explican o la verdad es que no lo acabaré de entender.

Y una cuestión que hemos repetido hasta la saciedad es que cualquier vía de gran capacidad de estas características si algo hace a medio o largo plazo es desarrollar polígonos industriales y de otro tipo, pues, bueno, pensamos que en este caso debe prevalecer eso y que no se esté condicionando, porque, desde luego, lo que está claro es que el desarrollo de la propia población de Liédena está muy limitado por la propia orografía y por el propio río y demás. Por lo tanto, yo creo que ahí deberemos hacer todo el esfuerzo posible y yo insto a que el departamento haga todo el esfuerzo posible para no condicionar y para que no prevalezca el derecho de la cantera, que en este caso creo que será temporal, sobre un desarrollo posterior de la propia zona. Y sí me gustaría que me dieran más información, si se puede, sobre cómo se está intentando volver sobre ello y que se plantee ese equilibrio de intereses por todas partes. Yo, desde luego, si tengo que primar, primo el interés del desarrollo de Liédena a medio y largo plazo sobre la cantera; eso lo tengo claro.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Figueras. ¿Portavoces que deseen intervenir? Señor García Adanero.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Brevísimamente, señora Presidenta, muchas gracias. Pues habrá que decir que la capacidad o la intención del departamento para conseguir acuerdos con las entidades locales carece de límites, porque, como ya se ha explicado, cuando en su momento se sometió a información pública y se aprobó el trazado, el Ayuntamiento de Liédena estaba a favor, y ahora dice usted que han cambiado los representantes, por supuesto, pero también habrá que reconocer que eso ocurre en todas las administraciones públicas, que cambian tras las elecciones y que, lógicamente, toda administración pública es heredera de la anterior, porque si estuviéramos revisando todo lo que han hecho los anteriores, avanzaríamos poco. Quiero decir con esto que me parece bien que el departamento esté colaborando para satisfacer, en la medida de lo posible, a la actual representación del Ayuntamiento de Liédena, pero creo que al departamento poca culpa se le podrá echar, porque, lógicamente, el departamento en su momento hizo lo que tenía que hacer, someter a información pública, y pactó con el Ayuntamiento que estaba en ese momento legitimado para hacerlo. Si esto nos ocurriera en el resto de grandes vías de comunicación que se hacen en esta Comunidad, es decir, que cada vez que hay unas elecciones tuviéramos que revisar cuál es la postura de cada Ayuntamiento sobre el recorrido, creo que nos podría traer problemas. En todo caso, como digo, agradezco al departamento que mientras haya capacidad y en la medida de lo posible intente consensuar y satisfacer lo que son las necesidades en este caso del Ayuntamiento de Liédena, conjugándolas con el interés general, pero siendo también conscientes de que habrá que tener en cuenta que esa Administración ya dio por bueno en su momento el recorrido actual.*

Y ya, si me permite, señora Figueras, no sé si a modo de broma o qué, quiero decirle que usted en su escrito habla de autopista, no sé si será con el objetivo de que en el futuro esta vía de comunicación tenga peajes, espero que no.

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

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Bien, pues la verdad es que nosotros seguimos teniendo dudas al respecto. También en aquella sesión de trabajo oímos al Ayuntamiento de Liédena lo que decían y las razones que daban, y, bueno, nos queremos quedar con ese posible intento de acuerdo que ahí aparece, porque, sinceramente, y esto lo digo sobre todo aquí, bueno aquí y en todas partes, porque hay muchos municipalistas y sobre todo muchos munícipes, entonces, en cuanto se dice algo de esto da la impresión de que se está cuestionando..., como digo, el Gobierno de Navarra cuando pasa por Liédena no pasa por un territorio ajeno o extraño al Gobierno de Navarra sino por su territorio, donde, además, hay una administración municipal, y, por lo tanto, las decisiones las toma el Gobierno de Navarra, no las toma el Ayuntamiento de Liédena, ni antes ni ahora. No es lo mismo que estuviésemos haciendo la carretera de la que hablábamos antes, que va por otro. No, no, aquí no hay islas, toda Navarra es*

territorio de la Comunidad Foral y quien tiene la competencia para hacer esas obras es el Gobierno de Navarra. Y aunque la verdad es que nos preocupa la explicación que se ha dado de la afección que puede tener la zona de voladuras, hay que reconocer, y creo que el resto de los portavoces coincidirán conmigo, que cuando aquí estuvo el Ayuntamiento de Liédena, además de exponer lo que pensaban, convencían, la verdad es que convencían; lógicamente, igual hay que tener toda la información, pero al menos la información con la que se quedaron este portavoz y su grupo es que la opción que de alguna forma ahora está elegida iba a reducir y a constreñir considerablemente el desarrollo urbanístico futuro. Esa es la verdad. Yo no sé si la anterior corporación, si llega a saber la dificultad que iba a suponer todo esto, habría actuado de una manera o de otra; pues probablemente no, supongo, porque ahora ese otro túnel artificial puede ser un verdadero problema añadido.

Por lo tanto, confiamos en que puede hacerse ese acuerdo, y yo ahí sí que difiero de Carlos García Adanero, creo que el departamento no tiene que ser preso ni de las decisiones anteriores del Ayuntamiento de Liédena ni de estas. Y si no valen las de este, ¿por qué van a valer las del anterior? Por lo tanto, tendrá que actuar con absoluta objetividad, y no sé si ese nuevo falso túnel puede ser la solución, yo la verdad es que no lo sé, no tengo información en ese sentido, pero sí que creo que, de alguna manera, hay que entender lo que supone la preocupación en Liédena, yo incluso diría que hay que entender e interpretar que algo de todo este tema de la cantera influyó en la decisión de los ciudadanos a la hora de producirse ese cambio político ahí, nada es por casualidad, y menos en este caso, y, hombre, no me atrevería a decir con qué interés hay que quedarse, pero, claro, en principio y con todas las salvedades del mundo, si tiene que primar un interés, entre el desarrollo urbanístico del conjunto de la ciudadanía o los derechos, en todo caso temporales y siempre sometidos al interés general, que pueda tener la empresa explotadora de la cantera, evidentemente, me quedo con el primero y no con los intereses de la cantera, eso desde luego. Muchas gracias.

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Por no repetirme, quizás hay algunas apreciaciones que merece la pena comentar. Primero, estamos hablando de que está proyectado el mejor trazado. Pues estará proyectado un buen trazado, me imagino, pero hubo tres alternativas. Si se dijera que este es el trazado natural, que no hay alternativa, pero no parece que sea el caso, aquí lo que parece, por la información que nos trasladaron, es que sí hay una confrontación de intereses. Por un lado, está la explotación de la cantera con los derechos que le correspondan y, por otro lado, están los intereses municipales, desde el punto de vista por lo menos de la corporación actual. Y ahí sí que la corporación actual entiende, respecto a la defensa de los intereses públicos de Liédena, que tiene afecciones claras de cara al desarrollo que en el futuro pueda tener el pueblo en diferentes aspectos.*

Pero hay un elemento que no ha salido suficientemente y yo sí quería hacer una reflexión al respecto, y es que por la propia información que nos trasladó la corporación cuando vino aquí, además, da la impresión de que precisamente el reforzamiento de los intereses de la cantera, intereses privados que ahora existen, se da en el año 2000 en unas circunstancias bastante sospechosas, incluso se atrevieron a decir que incluso podrían llegar a ser motivo de... Y yo digo: pues Administración Local ya podría interesarse de oficio en saber en qué condiciones se dieron desde la corporación anterior esos derechos.

Pero, a la vez, hay otro elemento que no se puede obviar: si esos nuevos derechos de explotación de la cantera –más allá de si se dieron en unas condiciones correctas o no, desde la defensa del interés público– se dieron cuando ya estaba este proyecto encima de la mesa, pues en el año 2000 me imagino que el proyecto de la autovía ya estaba encima de la mesa, ¿qué pasa?, ¿que no se intervino con respecto a la afección que podrían tener esas nuevas concesiones o esos nuevos acuerdos a los que estaba llegando el Ayuntamiento con la cantera con respecto al trazado previsto para la autovía en la medida que había alguna –por lo menos alguna– de las proyecciones de trazado que estaban más pegadas a la cantera? Habría que preguntar por qué, estando el proyecto de autovía encima de la mesa, el departamento, el Ministerio de Fomento o quien fuera, no intervino y permitió que el Ayuntamiento cerrase unos convenios con la explotación de la cantera. Insisto, más allá de si se hizo una defensa correcta del interés público o no, que alguien debería investigar, pero con respecto expresamente a la afección que tenía sobre el proyecto de la autovía, sorprende también que estando hablando desde el año 2000, nadie se interesase por que ese convenio pudiera tener consecuencias con respecto al trazado.

La realidad es que parece que la única alternativa es viable con la modificación que presenta el Consejero, que esperemos que el Ayuntamiento la considere suficiente o no, pero sí es cierto que en estos momentos hay una polémica sobre el interés de la explotación de la cantera y el interés público que defiende el Ayuntamiento sobre el futuro desarrollo del pueblo de Liédena, y es un problema. No basta con decir que yo defiendo solamente la

autovía, sino que somos Administración, este Gobierno quizás en su momento tuvo posibilidad de incidir o de intervenir y no se intervino y, si no, en cualquier caso, Administración Local también podría haber intervenido y todavía estaría a tiempo de echar una ojeada sobre en qué condiciones se dio aquello. Gracias.

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

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Muchas gracias, señora Presidenta. En esta cuestión, que es obvio que ya fue traída aquí y fue explicada correctamente por la representación municipal, está claro que la primera conclusión es que la cantera de explotación que está situada en Liédena condiciona el desarrollo de la localidad, con independencia de la existencia de la autovía; es una obviedad que el desarrollo urbanístico que se vaya acercando a la cantera tiene dificultades por las explosiones y voladuras que se realizan a diario, que ya afectan en este momento a edificios de la localidad, si no a su totalidad, sí a los más cercanos a la cantera, que están, como se ve en el plano, alejados todavía de lo que es la línea de explotación, pero ahí ya se ven las dificultades de desarrollo urbanístico en esa zona.*

Por otro lado, está claro que la autovía va a condicionar también el desarrollo de Liédena. En todo caso, habrá que valorar y poner en una balanza si el desarrollo de la autovía consensuada con el departamento va a tener solamente un impacto negativo de limitar el crecimiento, porque va a suponer, lógicamente, una barrera natural, pero, por otro lado, las compensaciones que se supone que va a tener como es razonable pensar, como en otras localidades de Navarra, de alguna manera decantarán la balanza claramente en favor de buscar una solución dialogada y consensuada con el Ayuntamiento.

La realidad de Liédena, que este portavoz ha tenido ocasión de conocer en un momento determinado, es evidente que está muy condicionada por la existencia de una cantera, y más que por la cantera en sí misma, que podría ser un mal menor si tuviera una compensación económica lógica y razonable para los daños que ocasiona y las perturbaciones que produce, es cierto que, por mor de un acuerdo firmado en la legislatura pasada y refrendado por el Ayuntamiento, que dio lugar entre otras muchas vicisitudes a un cambio político en ese Ayuntamiento, la realidad es que no está teniendo una compensación económica equilibrada para el Ayuntamiento.

Respecto a lo que planteaba el portavoz de Aralar de si Administración Local conocía o no, quiero dejar claro que ese convenio fue convenientemente impugnado por el Ayuntamiento de Liédena y la sentencia declaró que ese convenio no era nulo, que era un convenio válido, excepto una cláusula concreta que tampoco viene al caso determinar cuál es, pero en su conjunto era un convenio cuya nulidad se solicitó pero no fue aceptada por los tribunales. El Ayuntamiento, en todo caso, se puso en marcha para ver qué fórmulas tenía de condicionar la actividad de las canteras y tratar de alcanzar acuerdos; en eso están. Y yo entiendo que el Ayuntamiento en un momento determinado ve la posibilidad de que el paso de la autovía puede ser una salida razonable para condicionar –algo que yo creo que está también legítimamente planteado por el Ayuntamiento– la actividad de la cantera de una u otra manera, y con esa postura digamos que ellos han tratado, lógicamente, de condicionar también el trazado de la autovía y el posicionamiento que tiene la cantera con respecto a la localidad, que, repito, no es en absoluto un acuerdo de mal menor, sino que en este momento es de mal exclusivamente, porque prácticamente no aporta ningún beneficio económico a las arcas municipales. Entiendo yo que el departamento no es el culpable de esa situación y que valora que eso es una negociación que debe llevarse al margen, pero, en todo caso, el Ayuntamiento sigue manteniendo y sigue negociando para tratar de dar una solución global, repito, a toda la situación, como se nos expuso aquí, y como, desde luego, ya se conoce.

La realidad es que en todo momento el departamento ha mantenido siempre abiertas varias posibilidades, porque en ese estudio medioambiental yo creo que Liédena era la única parte del trazado que dejaba abiertas las dos posibilidades precisamente para posibilitar alcanzar un futuro acuerdo. Parece ser que ahora, como se nos está poniendo de manifiesto por el departamento, se buscará una alternativa entre lo que está ahí en gris y en verde, que yo creo que eso debería ser lo razonable.

Y de todas las maneras es legítimo y es razonable que el Ayuntamiento esté convencido de que es necesario que la solución a la autovía sea también la solución que condicione diversas actividades que en este momento no le reportan beneficio alguno a la localidad. Con independencia de cualquier otra cuestión, creo que es legítimo que el Ayuntamiento lo plantee así, y yo creo que, en todo caso, hay voluntad de alcanzar acuerdos en todas las partes, y creo que aquí todo el mundo, cantera, Departamento de Obras Públicas y Ayuntamiento son conscientes, y esa es la impresión que uno tiene, de que deben alcanzar acuerdos porque a nadie le beneficia estar en una situación de enfrentamiento, y yo solamente espero que eso sea posible más pronto que tarde y que, por lo tanto, el trazado de la autovía, que es una obra importante

de comunicación, también en Navarra, sea hecho con satisfacción suficiente de todas las partes y que Liédena no tenga la necesidad de hacer ningún planteamiento como aquí se nos ponía de manifiesto en su momento. Yo estoy convencido de que se alcanzará el acuerdo necesario y pienso que todas las partes deben velar por el interés de que eso se haga con el mayor respaldo posible, y, por lo tanto, abogamos por que ese acuerdo se tome lo más rápidamente posible también.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *En primer lugar, quiero comentar un tema que ha salido bien planteado por unos y no tan bien planteado por otros. En estos casos es evidente que no hay dos intereses, el privado y el local; sino que hay tres intereses: el privado, que merece respeto, el interés local, que también merece respeto y desde el punto de vista de la Administración quizás con un especial tratamiento, pero el más importante es el interés general, y el Gobierno de Navarra lo que tiene que defender por encima de los otros dos intereses es el interés general. Lo que hay que intentar es que ese interés general sea compatible con el interés local y con el interés privado, pero alguien se ha olvidado de que el paso de una autovía no es un conflicto entre un interés privado de una empresa privada, que suponemos que está funcionando con todos sus atributos en regla, y un interés local de un ayuntamiento, sino que es una obra de interés general, y hay que medir mucho lo que hacemos para que sean compatibles los tres.*

Dicho esto y contestando a la señora Figueras en cuanto a la limitación severa que el trazado de la autovía puede tener sobre el desarrollo de Liédena, he traído expresamente esta imagen para ver que yo creo que puede ser compatible si se quiere. Iré rápidamente; Liédena es esto, y el desarrollo de Liédena es lo demás. La autovía que está aprobada oficialmente con declaración de impacto ambiental es esto de aquí y esto lo conoce el Ayuntamiento de Liédena. En fin, no voy a criticar ni a hacer juicios de valor sobre la actitud del Ayuntamiento de Liédena al plantear un plan municipal que se monta encima de una autovía, no se puede plantear un plan municipal que se monte encima de una autovía aprobada, ni en Liédena ni en ningún sitio. O sea, el Ayuntamiento de Liédena sabe, como bien ha dicho el señor García Adanero, que es heredero de sus actos como todos somos herederos de los nuestros, y debido a sus actos se aprobó un trazado de una autovía y es lo que está aprobado. Esto verde que está aquí en este momento es oficial, entonces, un ayuntamiento no puede motu proprio plantear un plan municipal, y esto puede ser una autovía, una cañada o un área de protección ambiental, o sea, esto, a efectos formales, existe, entonces, el Ayuntamiento de Liédena no puede en principio montarse sobre un planeamiento ya existente, y eso lo decimos desde el punto de vista de cómo hay que tramitar las cosas.

Pero, dicho esto, insisto en que del desarrollo previsto por Liédena, de todo el desarrollo previsto, yo creo que lo único que está condicionado, y yo creo que voluntariamente condicionado, es esta zona gris que no es compatible con la autovía, pero ni con este trazado ni con ninguno. Todo lo demás es plenamente compatible con la autovía y, por tanto, y sobre todo en esta zona de aquí, porque aquí la autovía no existe, o sea, esto es un túnel, lo que en este momento es una rampa con un montón de industrias que no sabemos cómo está, cuando se termine la obra de la autovía esto será pie llano para la meseta de Liédena, es decir, toda esta zona de aquí no se pierde para Liédena, es más, yo creo que se gana para Liédena. También es cierto que aunque no fuera así, aunque no existiera autovía, tampoco la pueden aprovechar, porque se meten dentro de la zona de voladuras de la cantera; es decir, que aunque no hubiera autovía esto es inútil para Liédena. Entonces, lo único que está en cuestión, que yo creo que no tendrían por qué haberlo planteado así, es esta zona de aquí, pero después de ver cómo está planteado todo lo demás de Liédena.

Por lo tanto, nosotros lo que vamos a intentar con el Ayuntamiento es buscar un trazado que incluso separándonos de esta zona, que es quizás la que tiene más valor de Liédena, pues yéndonos más para allá, pasar el falso túnel por esta zona de aquí, y volver por aquí, de manera que ni nos metamos directamente, porque no podemos meternos, en la zona de la cantera, porque habría que cerrar la cantera, y entonces empezamos a hablar de otras cosas, como decía, del interés local, del privado y del general, pero nosotros creemos que se pueden hacer coincidir los tres intereses sin tener que cerrar una empresa, sería la primera vez en Navarra que para que pase una autovía haya que cerrar una empresa, pues es una empresa en funcionamiento, es una cantera pero podría ser una fábrica de zapatos. Yo creo que se puede intentar salvar la empresa, no perjudicar a Liédena, que yo creo que no se le tiene por qué perjudicar, y que la autovía tenga un trazado razonable y por supuesto seguro.

Entonces, insisto en que se puede diseñar, si queremos, un trazado mejor que este, como bien ha dicho el señor Pérez-Nievas, la declaración de impacto ambiental nos permite tener cierto margen, y por tanto nosotros siempre hemos hecho juego de ese margen, no nos hemos aferrado a este

trazado, pero, bueno, lo que tenemos que ver es cuál es el que puede ser bueno para el Ayuntamiento y el Gobierno de Navarra. Y los problemas que tiene Liédena con su cantera, que los tiene, como ya hemos dicho, pues los tienen que resolver ellos, ni es un problema del Parlamento ni de la autovía sino que es un problema estrictamente entre una empresa y un ayuntamiento, y creo que no sería justo y no sería viable, y así lo he dicho siempre, que para intentar resolver un problema de una empresa con un ayuntamiento se perjudicase gravemente el trazado de una autovía. Insisto, hay margen y hay voluntad por nuestra parte de llegar a acuerdos con el Ayuntamiento de Liédena.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Consejero. Gracias también al señor Director General y a ustedes señorías por su asistencia. No habiendo otro punto en el orden del día, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 44 MINUTOS.)