DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura | Pamplona, 1 de febrero de 2007 | NÚM. 29

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 1 DE FEBRERO DE 2007

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la situación del "Proyecto de eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y la actuación urbanística vinculada a la nueva estación de alta velocidad de Pamplona".

SUMARIO

Comienza la sesión a las 10 horas.

Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la situación del "Proyecto de eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y la actuación urbanística vinculada a la nueva estación de alta velocidad de Pamplona".

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

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro) y Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra), la señora Figueras Castellano (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), los señores Jiménez Hervas (G.P. Aralar) y Pérez-Nievas López de Goicoechea (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra), la señora Santesteban Guelbenzu (G.P. Eusko Alkartasuna) y el señor Etxegarai Andueza (G.P. Mixto), a quienes, tras cada intervención, contesta el Consejero (Pág. 8).

Se levanta la sesión a las 12 horas y 8 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS.)

Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la situación del "Proyecto de eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y la actuación urbanística vinculada a la nueva estación de alta velocidad de Pamplona".

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenos días, señorías, bienvenidos a esta sesión de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones en la que comparece, a instancia propia, el Consejero para informar sobre la situación del proyecto de eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y la actuación urbanística vinculada a la nueva estación de alta velocidad de Pamplona. Bienvenido, señor Consejero, y personas de su gabinete que le acompañan. Tiene la palabra, puede comenzar cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Buenos días, señora Presidenta, y buenos días a todos en esta primera sesión de este ciclo parlamentario y gracias, por supuesto, por permitirme comparecer ante esta Comisión de Obras Públicas del Parlamento de Navarra para informar sobre la situación del proyecto de la nueva estación de alta velocidad de Pamplona y la ordenación urbanística de su entorno, así como todo lo que afecta a la regeneración urbana derivada de la eliminación del bucle ferroviario de la comarca de Pamplona y de la actual estación de ferrocarril en San Jorge.*

Esta comparecencia, como bien ha dicho la Presidenta, la solicité a instancia propia el pasado día 3 de julio, por lo cual ha pasado realmente un tiempo. El hecho de que se haya demorado, también a petición del Departamento de Obras Públicas, se debe a que en aquel momento se previó alcanzar los acuerdos con el Ministerio de Fomento y con ADIF a lo largo del mes de septiembre, aproximadamente, y al final se retrasó este acuerdo unas semanas y, por tanto, de ahí viene la diferencia de fecha entre la petición de la comparecencia y el estar hoy aquí presentes. Esto también se lo digo para enmarcar la información que les vamos a dar hoy en los términos temporales que corresponden.

Este proyecto es, sin duda y en su conjunto, una de las actuaciones más importantes que se van a desarrollar en Navarra, tanto desde el punto de vista de las infraestructuras públicas y de transportes como desde el punto de vista de la ordenación urbanística. Tal y como aparece en la imagen que se proyecta en este momento, este conjunto de actuaciones se ha conformado bajo la figura de un plan sectorial de incidencia supramunicipal, así es como ya se está tramitando y este será el marco urbanístico para su desarrollo. Todo este importante proyecto tiene como principal fecha de referencia, como momento significativo de su arranque el protocolo firmado el día 10 de marzo de 2004 en Pamplona, entre el entonces Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, don Benigno Blanco, el Consejero de Obras Públicas del Gobierno de Navarra, la Alcaldesa de Pamplona y los Alcaldes de Zizur Mayor y la Cendea de Cizur, así como representantes de RENFE y ADIF. Dicho protocolo, que no

convenio, fue un elemento fundamental para aunar las voluntades de todas las Administraciones implicadas deseosas de facilitar la llegada del tren de alta velocidad a Pamplona y su paso por la comarca de Pamplona camino de la conexión con la Y vasca.

Antes de detallar el alcance de esta iniciativa y la situación actual de la misma, no podemos sustraernos de que este proyecto se encuadra plenamente dentro del Corredor Navarro de Alta Velocidad, ya que así fue concebido desde el principio y así es como tiene plena justificación. Por tanto, y para enmarcar adecuadamente la cuestión, hay que recordar que con fecha 7 de enero de 1997, hace exactamente diez años, el Gobierno de Navarra aprobó definitivamente el proyecto sectorial de incidencia supramunicipal para la reserva de terrenos destinados para la construcción de la nueva estación de alta velocidad de Pamplona, entre Pamplona y Zizur Mayor, exactamente donde se va a construir.

La ubicación de la nueva estación de alta velocidad de Pamplona que, como les digo, fue decidido formalmente hace una década, fue consecuencia del estudio de alternativas del trazado del Corredor Navarro de Alta Velocidad que fue desarrollado por el Ministerio de Fomento entre los años 1996 y 1997. Aquí ven, este es el plano final de aquel estudio de alternativas realizado por el Ministerio de Fomento que parte la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza en este punto de aquí, en Plasencia de Jalón, y recorre la Ribera de Navarra hasta Castejón. Esta era una de las alternativas. Luego, evidentemente, se fueron seleccionando las más correctas, pero esta fue la conclusión en el año 1997. Como les digo, a partir de Castejón había también tres alternativas: camino de la comarca de Pamplona, paso por la comarca de Pamplona y conexión con la Y vasca. Este plano es de 1997. Evidentemente, en aquel momento ya estaba decidido tanto por el Ministerio de Fomento como por el Gobierno de Navarra que el Corredor Navarro de Alta Velocidad se construiría completamente entre Zaragoza, Pamplona y la Y vasca, y me remito al mapa que se está proyectando, es decir, la conexión del Corredor Navarro de Alta Velocidad con la Y vasca no es un invento de ahora sino que es una previsión forjada y decidida hace diez años; es más, el nuevo tramo ferroviario entre Esquíroz y Pamplona, donde se apoya la nueva estación de alta velocidad de Pamplona, es un tramo del Corredor Navarro de Alta Velocidad que rebasa, evidentemente, la capital de Navarra camino de esa salida por la Y vasca hacia Francia y hacia los puertos del Cantábrico. Repito, año 1997.

El Corredor Navarro de Alta Velocidad se dividió a los efectos de tramitar y confeccionar los respectivos proyectos en cuatro tramos. El tramo uno, entre Zaragoza y Castejón, que está pendiente en este momento y desde el año 2004 de declaración de impacto ambiental; el tramo dos, entre Castejón y Campanas, con 65 kilómetros de longitud, que cuenta con declaración de impacto ambiental y trazado aprobado y completamente definido por el Ministerio de Fomento desde el año 2004; el tramo tres, correspondiente a la comarca de Pamplona entre Campanas, Esquíroz y Zuasti, con 24 kilómetros de longitud e igualmente con declaración de impacto ambiental y trazado aprobado y completamente definido desde el año 2004; y el tramo cuatro, correspondiente a la conexión entre Zuasti y la Y vasca, que está pendiente de realizar el estudio informativo por el Ministerio de Fomento.

Simultáneamente a la confección y aprobación por el Ministerio de Fomento del estudio informativo del tramo tres del Corredor Navarro de Alta Velocidad correspondiente al paso por la comarca de Pamplona, se convocó por el Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Navarra, con fecha 30 de abril de 2003, el concurso de ideas para el diseño de la nueva estación de alta velocidad de Pamplona y la ordenación urbanística de su entorno. Evidentemente, esto trae causa de la eliminación del bucle ferroviario en la comarca de Pamplona. A este concurso de ideas concurrieron cinco propuestas de gran calidad. El jurado, integrado por representantes del Colegio de Arquitectos, del Colegio de Ingenieros de Caminos, de la Cámara Navarra de Comercio e Industria, del Departamento de Obras Públicas, del Departamento de Ordenación del Territorio, así como de los Ayuntamientos de Pamplona, Zizur Mayor y Cendea de Cizur, eligieron, con fecha 24 de febrero de 2004, entre las ofertas presentadas, la propuesta denominada NEXUS, firmada por el Estudio de Arquitectura AH Asociados. Les significo nuevamente que, si con fecha 24 de febrero de 2004 se resolvió el concurso de ideas de estas propuestas, tan solo quince días después, el 10 de marzo de 2004, se firma con el Ministerio de Fomento y se pone en marcha esta operación. Insisto, quince días entre la resolución de un concurso de esta importancia y el acuerdo alcanzado con el Ministerio de Fomento. De conformidad con lo previsto en las bases del concurso, el Departamento de Obras Públicas procedió a encomendar al equipo ganador del concurso los trabajos para la redacción del plan sectorial de incidencia supramunicipal que ordenase toda el área de actuación objeto de dicho concurso.

Llamo la atención sobre el hecho significativo de que, en primera instancia, no era objeto de la nueva ordenación urbanística el traslado de la factoría industrial de Inquinasa. Para quienes conozcan la zona, a vuelo de pájaro, esto es Bara-

ñáin, esto es la zona urbana de Pamplona, la consolidada, Venta de Andrés, el río Elorz, Inquinasa es toda esta parcela de aquí, aproximadamente, y el ámbito del concurso de ideas, así salió y así se adjudicó, aparte de la estación en San Jorge, en la zona de la nueva estación de alta velocidad excluía completamente la afección a la factoría de Inquinasa. Yo creo que esto es importante tenerlo presente en este procedimiento. Y eso era así porque ni el Gobierno de Navarra ni los Ayuntamientos de Pamplona, Zizur Mayor y Cendea de Cizur tuvimos como planteamiento inicial el forzar el traslado de esa factoría. Hay otros procedimientos urbanísticos en Navarra y en el conjunto de España donde se va directamente hacia el traslado de industrias. En este caso ni el Gobierno de Navarra ni los ayuntamientos teníamos intención, a priori, de que esa industria fuera forzada a su traslado. Así pues, una vez iniciados los trabajos de redacción de la nueva ordenación urbanística, fue la propia compañía Huntsman, actual propietaria de la factoría de Inquinasa, quien solicitó al Gobierno de Navarra la posibilidad de analizar su traslado dentro de la operación urbanística que se iba a diseñar. Ahí tienen una imagen, quizá no muy afortunada, pero, en fin, da una idea de la importancia que tiene esta fábrica como instalación industrial en la comarca de Pamplona, aparte de sus condicionantes a los que luego haré referencia, pero es una señora industria desde el punto de vista de instalaciones.

Desde el primer momento se planteó por el Gobierno de Navarra a Huntsman-Inquinasa que sólo se podría considerar su incorporación al nuevo planeamiento urbanístico si por Huntsman se adquiría el compromiso de reinstalarse en Navarra con una nueva factoría que pudiera mantener el empleo de un número significativo de trabajadores. Tras las oportunas y largas negociaciones, en el pasado mes de julio de 2006 Huntsman-Inquinasa estableció su compromiso de reinstalarse en Navarra en un lugar adecuado para el desarrollo de su actividad, que sería localizado junto con el Departamento de Industria y –esto es importante– con un nuevo proyecto industrial que contemplara la producción de nuevos productos de avanzada tecnología y que permitiera la continuidad laboral de un número significativo de la actual plantilla.

La incorporación de todo el área de Inquinasa a la nueva ordenación urbana, que de alguna manera se refleja en lo que ocupa en esta vista aérea de la comarca de Pamplona, es decir, una ocupación muy importante, supuso un cambio muy significativo en el concepto del proyecto, ya que por una parte se incorporaba una superficie muy importante al ámbito de ordenación, más de 162.000 metros cuadrados, por otra parte conllevaba la desaparición de la última gran instalación industrial en el área urbana de la comarca de Pamplona, que afectaba, evidentemente, al diseño de la zona, y, especialmente, porque las limitaciones del plan de seguridad de Inquinasa bloqueaban, en buena medida, la posibilidad de construir una zona residencial en sus proximidades. Así pues, el acuerdo alcanzado con Huntsman-Inquinasa es otro de los grandes logros no solo para favorecer la implantación de la nueva estación de alta velocidad de Pamplona sino para poder configurar una ambiciosa ordenación urbana en un amplio territorio que abarca los términos municipales de Pamplona, Zizur Mayor y Cizur Menor, con cerca de 2.400.000 metros cuadrados en total.

A partir de ese momento era necesario cerrar el oportuno acuerdo con el Ministerio de Fomento y con ADIF para viabilizar económicamente la operación urbanística y la inversión ferroviaria. Deben saber que en esta operación tanto el Ministerio de Fomento como ADIF han sido rigurosos en su exigencia de que la totalidad de las nuevas infraestructuras ferroviarias fueran financiadas a partir de los recursos económicos que se generasen por los bienes y derechos que tanto el Ministerio de Fomento como ADIF poseen sobre el actual bucle ferroviario de Pamplona y la estación de San Jorge. Tras francas negociaciones, el pasado 22 de noviembre de 2006 la comisión de seguimiento del protocolo firmado el 10 de marzo de 2004, y donde participa, como les he dicho, el Gobierno de Navarra, los tres ayuntamientos, el Ministerio de Fomento y el ADIF, sellaron el acuerdo de diseño urbanístico del PSIS así como la estructura económica de la operación urbanística y ferroviaria, lo cual permite iniciar la tramitación del desarrollo del PSIS, así como obtener los recursos económicos suficientes para construir las nuevas infraestructuras ferroviarias, tal y como les paso ahora a exponer.

En primer lugar, les informo de que el plan sectorial de incidencia supramunicipal ha sido denominado parque residencial Camino de Santiago, ya que esta vía de comunicación histórica es algo que vincula de forma incuestionable a los tres ayuntamientos que participan de esta ordenación, Pamplona, Zizur Mayor y Cendea de Cizur, y, además, la parte más importante de esta actuación urbanística se sitúa, precisamente, en el entorno de este camino histórico que, como todos ustedes saben, fue en su momento la principal vía de comunicación de Navarra, la ruta que facilitó la apertura de Navarra al exterior y el camino por el que llegaron personas diversas y modernidad al viejo Reino. Espero que el tren de alta velocidad, mil años después, signifique algo parecido para la Comunidad Foral.

El bucle ferroviario de la comarca de Pamplona fue construido en el año 1867, es decir, hace

ciento cuarenta años y desde entonces tan solo se han cambiado las traviesas. Es un cinturón de hierro de más de dieciocho kilómetros de longitud que ha condicionado el desarrollo urbano, especialmente en Pamplona y en otros pueblos vecinos de la comarca de Pamplona y que, sin duda, era una barrera anacrónica y con difícil encaje en el territorio y en la vida cotidiana. Por el contrario, el nuevo trazado de la alta velocidad a su paso por la comarca de Pamplona, camino de la conexión con la Y" vasca, es un trazado limpio, directo, que ahorra más de seis kilómetros y medio de recorrido ferroviario y que permite ubicar la nueva estación de alta velocidad en un punto neurálgico –en esta zona de aquí– entre Pamplona y Zizur Mayor, conectada directamente con la red de autovías de Navarra y, por tanto, plenamente accesible para el resto del área geográfica de la Comunidad Foral. Debido a esta posición de la nueva estación de alta velocidad de Pamplona, con la simultánea finalización por el Gobierno de Navarra de la red de autovías de Navarra y contando, asimismo, con la parada del AVE en Tudela, podemos afirmar que más del 60 por ciento de la población de Navarra estará a menos de quince minutos del tren de alta velocidad, y que el 95 por ciento de la población de Navarra tendrá acceso al tren de alta velocidad en menos de media hora.

El nuevo planeamiento urbanístico vinculado a esta operación abarca una superficie de 2.400.000 metros cuadrados y se distribuye en dos áreas de actuación diferentes y separadas entre sí. En primer lugar, la que se denomina ámbito uno, que es la zona propia del entorno de la nueva estación de alta velocidad, y que incluye la ordenación de cerca de 2.100.000 metros cuadrados, afectando a los tres municipios de Pamplona, Zizur Mayor y Cendea de Cizur en las superficies que pueden ver en la imagen. En segundo lugar, se ordena el ámbito dos, que corresponde a la regeneración urbana de la actual estación de Pamplona en el barrio de San Jorge, así como también de todo el conjunto de vías e instalaciones ferroviarias que en este momento están en el entorno de la estación. En este ámbito de superficie de actuación se alcanzan los 290.000 metros cuadrados.

Empezaré por referirme y describir la importante actuación que se deriva de la desaparición de la estación de San Jorge. Su situación actual pueden verla en la imagen que se proyecta, donde se pone de manifiesto el conglomerado de instalaciones ferroviarias que se desenvuelven hoy en día entre los barrios de San Jorge y de Buztintxuri. No hay que insistir en la barrera física y en la cicatriz urbana que representan hoy en día estas infraestructuras ferroviarias. Su desaparición, a buen seguro, va a ser uno de los mayores logros urbanos y ciudadanos de Pamplona y así vamos a poderlo ver en las siguientes figuras. El área de regeneración urbana del ámbito dos, que se proyecta en el entorno de San Jorge-Buztintxuri, abarca los límites que se reflejan en el plano proyectado, es decir, van más allá de la ocupación estricta de la actual estación e incluye el tramo de vía férrea que se desmonta hacia Landaben y hacia el norte. La nueva ordenación urbana busca coser, con imaginación y de forma integrada, los dos barrios antes separados por la cicatriz ferroviaria, el barrio de San Jorge y el nuevo barrio de Buztintxuri.

El planeamiento propuesto permite edificar 1.125 viviendas, apostar por espacios verdes y dotacionales, de los cuales el barrio de San Jorge todavía está algo necesitado, y mantener el recuerdo del trazado del antiguo ferrocarril convirtiéndolo en un gran eje peatonal del oeste hacia el norte. Como ven, el equipo redactor, en permanente contacto con el Ayuntamiento de Pamplona y sus servicios técnicos y urbanísticos, ha apostado por una estructura de edificaciones que rompen con el esquema de San Jorge y con el de Buztintxuri, ya que entre sí son dos barrios con tipologías muy diferentes. Permite una clara permeabilidad entre ambos barrios y busca edificaciones de viviendas esbeltas y de calidad, es decir, nada que ver con la situación actual y, por tanto, una verdadera propuesta de regeneración urbana en esta zona emblemática de Pamplona.

En cuanto al ámbito uno, donde se va a ubicar propiamente el parque residencial del Camino de Santiago y la nueva estación de alta velocidad, pueden sus señorías comprobar que abarca una extensa zona entre la ciudad de Pamplona, Barañáin y la ronda oeste de Pamplona. El diseño para este extenso espacio de 2.100.000 metros cuadrados es de gran calidad, armónico y equilibrado entre los diferentes usos y objetivos previstos. El traslado de Inquinasa nos ha permitido enfocar el proyecto en su vertiente más ambiciosa y hemos podido diseñar un completo barrio, directamente vinculado con las actuales zonas urbanas de Pamplona y de Barañáin y, por tanto, generar ciudad consolidada, compacta y continua con lo existente, y muy atractiva en su diseño.

Lo que contiene este nuevo planeamiento es mucho y muy importante. En primer lugar, sin duda, la nueva estación de alta velocidad, verdadera palanca –y quiero que no se olvide nunca esto– de este nuevo desarrollo urbano. También se prevé un área comercial junto a la ronda oeste de Pamplona en un punto estratégicamente comunicado con el desarrollo de actividades comerciales al servicio de la comarca de Pamplona, pero también de índole regional o transregional debido a estar vinculado al cruce de las dos vías de mayor tránsito de la Comunidad Foral, la A-15 y la A-12. Muy importante es también la reserva efectuada para la

formación de un nuevo parque tecnológico en Navarra, encaminado hacia el desarrollo de iniciativas biotecnológicas y biomédicas, con proximidad al CIMA y directamente vinculado a la llegada del tren de alta velocidad. El parque biomédico, este nuevo parque tecnológico, lleva el nombre de Ramón y Cajal, Premio Nóbel de Medicina 1906, nacido en Navarra y verdadero punto de inflexión en la historia de la medicina a nivel internacional. Igualmente, el proyecto prevé constituir a favor del Gobierno de Navarra una reserva para desarrollar una futura infraestructura de interés regional, que será el propio Gobierno de Navarra quien tendrá que decidir a qué se dedica, para la cual se han reservado más de 77.000 metros cuadrados en una ubicación óptima, a pie de la estación de alta velocidad, a cinco minutos del aeropuerto y directamente conectada con la red de autovías de Navarra. Y por último, pero no lo menos importante, la promoción de más de siete mil viviendas en un nuevo espacio urbano que nace al pie de la actual Avenida de Aróstegui hasta la nueva estación, y desde la meseta de Barañáin hasta el Camino de Santiago. Además, esta nueva área, plenamente urbana y encuadrada en el actual entramado de la ciudad, contará con una amplísima zona deportiva vinculada al río Elorz.

¿Qué hay que destacar, además, de este proyecto de ordenación? Creo que por su importancia social hay que referirse al Grupo Urdánoz. Este histórico conjunto de viviendas, que ha sido ampliamente reformado a lo largo de los últimos años en cooperación entre los vecinos y el Ayuntamiento de Pamplona, quedará integrado en la nueva ordenación urbana. De ser un barrio aislado durante décadas pasará a formar parte del que quizá sea uno de los mejores entornos urbanos de la comarca de Pamplona. Hay que hablar también del nuevo parque fluvial del río Elorz que acaba de poner en marcha el Ayuntamiento de Pamplona y que permitirá recuperar este cauce, hoy prácticamente olvidado, y que revitalizará todo este espacio natural dentro del nuevo proyecto, y especialmente también en el entorno del Grupo Urdánoz al que antes hacía referencia.

Dada la singularidad del trazado de los límites municipales en esta zona de la comarca de Pamplona, les llamo la atención de que, a pesar de desarrollar el proyecto en el entorno del municipio de Barañáin, es decir, básicamente en esta zona, hay que decir que, debido a las dimensiones de Barañáin, no se ve directamente afectado en su término municipal, es decir, no se invade el término municipal de Barañáin, porque precisamente tengo que decirles que esta zona de aquí es Zizur Mayor, por increíble que parezca esta meseta es Zizur Mayor, y esta zona de aquí ya es Pamplona, es decir, Barañáin literalmente empieza al otro lado de esta avenida. Quizá lo más singular es que esta plataforma de aquí arriba es Zizur Mayor. Así, el conjunto de nuevas viviendas y dotaciones que se sitúan en la meseta superior forman parte de los términos municipales de Zizur Mayor y de Pamplona. No obstante, en nuestra opinión se ha buscado una elegante ordenación urbana y arquitectónica para respetar la ripa actual en su parte más occidental, es decir, toda esta zona de la ripa de Barañáin, digamos la que abre el horizonte y el paisaje hacia el norte se respeta, como ustedes pueden ver en la ordenación, y también se ha buscado una fórmula para unir con trama urbana y edificios la meseta superior de Echavacoiz norte, esta zona de aquí, con la margen izquierda del río Elorz y con la zona del Grupo Urdánoz, con lo cual también se hace una trama continua, urbana y habitada entre estas dos partes de la comarca de Pamplona.

Por último, y por su singularidad y acierto, creo que hay que destacar la apuesta arquitectónica por mantener vivos y recuperados diversos vestigios de la actividad industrial desarrollada durante el siglo XX en esta parte de Pamplona. Por ello, se indulta el antiguo silo del cereal y diversos edificios representativos de Inquinasa, incluida su actual chimenea, de forma que puedan ser recuperados como uso de viviendas o dotacionales según se decida. Creo que es una idea interesante y novedosa para este tipo de actuaciones. El actual silo es este edificio de aquí y los edificios que en principio se proponen respetar de Inquinasa son, fundamentalmente, esta zona de aquí y la chimenea que luego veremos cómo permanece como recuerdo de lo que fue la historia industrial en la comarca de Pamplona en el siglo XX.

También hay que decir expresamente que no nos podemos olvidar de los vecinos que actualmente viven en la zona de Echavacoiz y que se verán afectados por la construcción del nuevo barrio. En este caso, como en otros similares ya gestionados con eficacia por el Ayuntamiento de Pamplona, será de aplicación la Ordenanza de este ayuntamiento donde a los actuales residentes se les ofrecerá piso por piso en el momento en que deban desalojar su vivienda. En total, se calcula que afectará a unas ciento veinte viviendas a cuyos propietarios e inquilinos se tratará con el máximo respeto a la hora de facilitarles su reubicación en una nueva residencia.

Mención aparte debe hacerse sobre el esfuerzo dedicado para resolver de forma sustancial las comunicaciones de buena parte del suroeste de la comarca de Pamplona y, entre otras, la nueva accesibilidad a Barañáin. Con un esquema simple, aplicado a la nueva red viaria, se multiplica notablemente la capacidad de flujos de tráfico en la zona y se permite crear interesantes conexiones y relaciones hasta ahora imposibles. En el esquema viario que se proyecta en la pantalla pueden obser-

var, de forma resumida, lo siguiente. En primer lugar, se crea una gran avenida, prolongación de la entrada de la Autovía del Camino hacia la Avenida de Aróstegui y Pío XII. Por supuesto, se desmonta el actual paso sobre el ferrocarril en Inquinasa que desaparece. Esta gran avenida, con más de noventa metros de anchura entre fachadas, permitirá canalizar el tráfico de forma fluida, así como una posibilidad de alojar el transporte urbano tanto convencional como, en su caso, de otro tipo.

En relación con la ronda oeste, en este caso con la A-15, con Audenasa en los tramos libres de peaje en la ronda oeste de Pamplona, el actual paso superior de la Ikastola de San Fermín se transformará en un enlace completo e, igualmente, se crea otro enlace completo más hacia el oeste. Del enlace de la Ikastola San Fermín parte un nuevo vial directo hacia Barañáin. Y del nuevo enlace oeste parte otro nuevo vial hacia el Grupo Urdánoz y la conexión con el futuro vial de Donapea, que también estamos ahora en fase de proyecto. El entramado de estos viales, con sus interconexiones, permitirá descargar de forma notable el actual enlace de la Avenida de Aróstegui con la ronda oeste de Pamplona que, por otra parte, también será ampliado y transformado junto con la construcción de la nueva estación de alta velocidad. Como les decía, de esta manera Barañáin podrá acceder directamente con un nuevo vial a la Avenida de Aróstegui, y también y muy importante, a la ronda oeste tanto hacia el sur como hacia el norte por esta comunicación. Por lo tanto, la transformación de las comunicaciones de Barañáin se va a ver cambiada sustancialmente.

Con todo ello el actual aspecto de esta importante zona de la comarca de Pamplona, y ahora pueden ver ustedes una fotografía representativa, entre la ronda oeste, Barañáin y la zona hospitalaria, registrará una transformación radical pasando de ser un conglomerado anárquico de edificios de viviendas e industriales acopiados a lo largo de la última mitad del siglo XX, a regenerarse como una de las zonas de mayor calidad de vida de Navarra. Una nueva área urbana, soleada, integrada en la ciudad y plenamente accesible desde las grandes vías de comunicación y, a su vez, y esto es muy importante, preservada para que los ciudadanos puedan llevar una vida urbana cómoda y de gran calidad.

Esta imagen del futuro, que ya empezamos a desarrollar, la pueden ver ustedes en esta recreación gráfica que ahora estamos proyectando: viviendas, ocio, dotaciones comarcales y regionales, acceso directo al tren de alta velocidad, a cinco minutos del aeropuerto, y con un proyecto biotecnológico. Todo ello integrado y cosiendo Pamplona, Zizur Mayor y Barañáin en una única operación urbana.

¿Cuánto cuesta todo este proyecto? A nadie se le oculta que es un proyecto muy ambicioso pero, a su vez, un gran reto para todos nosotros. El volumen de inversión total previsto ascenderá, en su conjunto, a 457 millones de euros. De esta cifra, 110 millones de euros se corresponden con toda la inversión ferroviaria, de la cual 79 millones son para la nueva vía de ferrocarril, 26 millones para la nueva estación de alta velocidad y 5 millones para las expropiaciones fuera del ámbito del PSIS que ahora estamos tramitamos. Los otros 347 millones de euros se corresponden propiamente con el desarrollo de la urbanización a la que se destinarán 181 millones para urbanizar San Jorge y el nuevo parque residencial del Camino de Santiago, así como 166 millones de euros correspondientes a las indemnizaciones a pagar por todos los bienes y derechos afectados por esta operación. Tal y como les he adelantado al principio, el Ministerio de Fomento y el ADIF respaldan la operación de acuerdo con el criterio de que la nueva inversión ferroviaria, esos 110 millones de euros, debe ser financiada con los recursos económicos obtenidos por la Administración del Estado a partir de sus propiedades en la zona y que son puestos por la Administración del Estado a disposición del proyecto.

Para gestionar esta operación se va a establecer un procedimiento de relación económica e institucional que se refleja en el cuadro que ahora les proyecto en pantalla. En primer lugar, el Gobierno de Navarra, para coadyuvar a la operación, se hará cargo de la tramitación y pago de las expropiaciones fuera del ámbito del PSIS, para lo cual prevemos aportar 5 millones de euros, de los 450 que antes he comentado, al proyecto. Por otra parte, el Gobierno de Navarra, junto con los Ayuntamientos de Pamplona, Zizur Mayor y la Cendea de Cizur, constituirá un consorcio cuya finalidad específica será el desarrollo de toda la operación urbanística, y también les puedo decir que ya están en fase de aprobación los estatutos para la constitución de este consorcio.

El Ministerio de Fomento y ADIF entregarán al consorcio todos los terrenos y derechos indemnizatorios que se derivan del desmantelamiento del actual bucle ferroviario y de las instalaciones de la estación de San Jorge. Además, el consorcio tendrá derecho a explotar 15.000 metros cuadrados de aprovechamiento vinculados a la nueva estación de ferrocarril.

El consorcio deberá materializar todos estos recursos económicos y entregar al ADIF 105 millones de euros para que construya las nuevas obras ferroviarias. También les tengo que decir que en nuestra opinión ha sido un acuerdo equilibrado e interesante, porque el consorcio entregará al ADIF exclusivamente 105 millones de euros, es

decir, si las obras ferroviarias costasen más de 105 millones de euros, será el ADIF quien respalde económicamente ese posible incremento o ese posible aumento de obra. Y también si el consorcio obtuviera más de 105 millones de euros por los recursos económicos, fundamentalmente de patrimonio entregado por el Estado, no habrá que entregar esos recursos económicos al Estado sino que habrá que destinarlo a nuevas infraestructuras, preferiblemente de carácter ferroviario en la comarca de Pamplona, es decir, el consorcio tiene que materializar 105 millones de euros, entregarlos al Estado, pero ni tenemos obligación de responder por mayores costes de obras ferroviarios y si hay más recursos económicos de los previstos quedarán a disposición de otras infraestructuras ferroviarias en la comarca de Pamplona.

A juicio de todas las partes intervinientes, el conjunto de la operación se considera plenamente viable, a precios de mercado, sin generar tensiones urbanísticas en la comarca de Pamplona y con el compromiso de que sea el 50 por ciento de las nuevas 8.130 viviendas a construir las que se destinen a viviendas de protección oficial, generando, además, el suelo necesario para las nuevas infraestructuras ferroviarias, el nuevo sistema viario, la nueva dotación de carácter regional, el parque tecnológico y todo ello a precios que consideramos plenamente asumibles por el actual estado del mercado.

Concluyo mi exposición mostrándoles nuevas imágenes del resultado que podremos disfrutar en pocos años tras el desarrollo de este gran proyecto. Estas imágenes, en mi opinión, valen más que mil palabras. En un solo proyecto se han podido agrupar muchas de las necesidades y expectativas acumuladas en la comarca de Pamplona durante décadas y ahora van a ser posibles. No puedo concluir sin referirme nuevamente a la clave que está permitiendo llevar a cabo todo este proceso y que no es otra que el consenso alcanzado, en primer lugar, entre el Gobierno de Navarra y los Ayuntamientos de Pamplona, Zizur Mayor y Cendea de Cizur, que nos ha permitido trabajar de forma plenamente coordinada y, les aseguro, que sin ninguna tensión.

Igualmente es de destacar la estrecha colaboración y apoyo mostrado permanentemente desde el Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno de Navarra. Este es un proyecto con amplio impacto territorial y social, y con directa repercusión en la comarca de Pamplona y ha sido directa y permanentemente contrastado y apoyado por el Departamento de Ordenación del Territorio, cuya cooperación ha permitido encajar todas las piezas de este puzzle. Además, la promoción, bajo un proyecto de impulso público de más de ocho mil viviendas, la mitad de ellas de protección oficial, se encuadra plenamente en la política liderada por dicho departamento de facilitar el acceso a la vivienda en el conjunto de Navarra y en especial a los más jóvenes.

Debo ponderar también la excelente colaboración técnica del equipo ganador del concurso y de los excelentes profesionales que han hecho posible este diseño. Y, sin duda, el papel determinante, pues no podía ser de otra manera, tanto del Ministerio de Fomento como del ADIF y, en particular, de los responsables de la Dirección General de Ferrocarriles dependiente de la Secretaría de Estado de Infraestructuras.

Este importante acuerdo deber ser la palanca para alcanzar de inmediato otros importantísimos compromisos en materia ferroviaria para la Comunidad Foral de Navarra. Al igual que en este proyecto que hoy les he presentado, que es tan importante para la comarca de Pamplona, para el conjunto de Navarra y para el servicio ferroviario a nivel nacional, y donde el Gobierno de Navarra ha ofrecido de forma permanente su leal y constructiva colaboración a la Administración del Estado, estamos listos para alcanzar de inmediato nuevos acuerdos con la Administración General del Estado, sobre todo en todo aquello que tenga que ver con la construcción, adelanto y financiación del tren de alta velocidad en Navarra.

Por mi parte, nada más, termino proyectando la última imagen a vista de pájaro de lo que será, para todos nosotros, para todos los ciudadanos de la comarca de Pamplona y también para el conjunto de Navarra, este ilusionante proyecto. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Consejero. ¿Portavoces que deseen intervenir? Señor García Adanero, tiene un máximo de diez minutos.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Agradecemos la presencia del Consejero y del Director General de Obras Públicas en esta Comisión, a petición propia, para explicarnos cuál va a ser el proyecto de eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y la actuación urbanística vinculada a la futura estación de alta velocidad de Pamplona. Yo creo que la comparencia ha sido muy interesante por lo que se ha explicado y, sobre todo, esa explicación primera ha servido para explicar, una vez más, aunque ya se ha hecho repetidas veces en este Parlamento y en otras instancias, cuál era y cuál es la situación del tren de alta velocidad, las diferentes declaraciones de impacto ambiental, los trazados ya definidos hace tiempo, y a que por algunos grupos de la oposición se sigue manteniendo que eso no es cierto. Yo creo que ese mapa y toda la información que se ha dado ponen de*

manifiesto que eso es una realidad y ponen de manifiesto también que si el señor Chivite en su momento no hubiera utilizado su voto para impedir que el tren de alta velocidad llegara a Pamplona con un acuerdo entre el Gobierno de Navarra y la Administración del Estado para que se pudiera financiar como en la Comunidad Autónoma Vasca, pues en este momento, quizá, además de esta información sobre la estación podríamos estar un paso más adelante, porque, como es una evidencia, si ese acuerdo se firma, las obras del tren de alta velocidad a su paso por Navarra podrían empezar de inmediato y, por lo tanto, yo espero que esas actitudes dejen de ser así y que por algunos dirigentes socialistas ya se permita que el Ministerio de Economía y Hacienda y el de Fomento puedan firmar el acuerdo con el Gobierno de Navarra para, a través del Convenio Económico, poder llevar a cabo estas obras que, si se diera el permiso, se pueden empezar de inmediato.

Y, dicho esto, pasando a lo que es propiamente el bucle ferroviario, yo creo que es una actuación fundamental para el futuro de la Comunidad y, sobre todo, para Pamplona y su entorno. Yo creo que el poder eliminar la estación actual en San Jorge y el bucle en sí ha sido una cosa demandada desde hace mucho tiempo, con todo lo que conlleva para toda la zona, como decía el Consejero, esa auténtica cicatriz que existía en la ciudad de Pamplona y que, desde luego, va a hacer que barrios como San Jorge o el nuevo de Buztintxuri cambien totalmente y la calidad de vida sea mayor, y eso sin entrar en lo que va a ser Echavacoiz donde, desde luego, el cambio es fundamental, unido a ello también, si al final se lleva a cabo, que parece que sí, la salida de la antigua Inquinasa. Yo creo que es un cambio radical para mejor, una actuación fundamental para el futuro de Pamplona y para esa zona de la comarca de Pamplona o de los barrios de Pamplona, tanto para Zizur Mayor como para la Cendea de Cizur y, por lo tanto, una actuación que está bien definida, que se ha comentado que tiene un acuerdo importantísimo tanto con los ayuntamientos como con el Ministerio de Fomento y con el ADIF, que se ocupa de lo que son las infraestructuras en materia de ferrocarril.

Por lo tanto, todos los usos que se van a hacer, desde vivienda hasta dotacionales e industria blanca, yo creo que son importantes e interesantes para el futuro. Es una actuación de futuro en la que yo creo que los cimientos ya están bien asentados, como se ha puesto de manifiesto, porque se sabe exactamente qué se va a hacer, está tasado económicamente, no estamos hablando de ideas que alguna vez se llevarán a cabo, sino de cosas muy concretas, con fechas concretas, con dinero concreto, con acuerdos concretos y, por lo tanto, una realidad. Me imagino que, una vez más, la oposición dirá que esto es poco más o menos una chapuza o algo así e intentará mezclar con otras cosas, como se hace habitualmente. Yo espero que un proyecto de estas características no sea tratado así, pero, bueno, uno se puede esperar cualquier cosa. En todo caso, yo creo que barrios como San Jorge y Echavacoiz van a cambiar su fisonomía para bien y, por lo tanto, la calidad de vida de sus ciudadanos, lo cual es una gran alegría y, sobre todo, se va a eliminar esa auténtica cicatriz que atravesaba Pamplona.

Por lo tanto, mostramos nuestra satisfacción por la información que se nos ha dado, sobre todo porque vemos que es una actuación que está bien cimentada, que va a empezar a funcionar ya, que está fechada, con unos acuerdos que ya están hechos, que se sabe cuánto va a costar y se sabe qué se va a hacer, y cuando esas cosas son así y no se ponen impedimentos absurdos ni ridículos como se hace con la financiación propia del tren de alta velocidad, pues las cosas se pueden llevar a cabo. En ese sentido, hay que felicitar tanto al Departamento de Obras públicas del Gobierno de Navarra como al Ministerio de Fomento por ese acuerdo logrado y parece ser que hasta aquí no llegaron las malas artes de algunos para impedir que esto se llevara a cabo, lo cual es de agradecer por nuestra parte y esperemos que en el futuro, en cuanto al tren de alta velocidad, que lo que nos interesa es que llegue a Pamplona, esas malas artes queden en otro lugar. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor García Adanero. Señor Lizarbe, tiene un máximo de diez minutos también.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Damos la bienvenida al Consejero y al Director General y, en primer lugar, también quería darle la bienvenida a la realidad al portavoz de Unión del Pueblo Navarro porque, por fin, y esto afortunadamente se graba y queda en el Diario de Sesiones, acaba de felicitar públicamente al Ministerio de Fomento, lo cual no sé cómo se lo tomarán en su partido, porque ahí sí que suele haber malas artes, pero, desde luego, a usted le acerca a la realidad porque yo creía que Pamplona era inmejorable, que de Madrid al cielo pasando por Pamplona y que los barrios de Pamplona, por lo menos según su todavía Alcaldesa, la señora Barcina, eran inmejorables; San Jorge y todo esto era inmejorable y, en cambio, ahora el señor García Adanero dice que este proyecto va a contribuir sustancialmente a su mejora. Yo pensaba que Pamplona no se podía mejorar más. Es una cosa tan sublime y estamos viviendo tan bien aquí, aunque luego es verdad que caen cuatro copos de nieve y no podemos salir de casa, pero estamos viviendo tan bien que esto parecía inmejorable. Bueno, pues gracias a ese acuerdo equilibrado, dice el señor Miranda...*

Hombre, más que equilibrado yo diría que fantástico para hacer la estación del AVE respecto a las aportaciones que pone el Ministerio de Fomento, porque ya han visto ustedes, si cuesta más no ponemos más desde Navarra, o sea, que vaya acuerdo. Yo creo, señor García Adanero, que usted hoy ha hecho un ejercicio de honestidad acercándose a la realidad y felicitando al Ministerio de Fomento porque, efectivamente, se ha portado bien, muy bien, esto es algo más que razonable porque nos van a hacer la estación gratis, señor Miranda, yo creo que coincidirá conmigo en que nos van a hacer la estación gratis.

Pero, miren, y ahora ya un poco para los dos y para contestar al Consejero, ¿acusará la oposición de que esto es una chapuza? No, hombre, si las chapuzas las hacen ustedes solos. Yo lo que espero –esta estación que parece que quedará bien– es que no se equivoquen con la vía no vaya a ser que luego haya que desviarla. Por eso me he alegrado mucho de que digan que ha colaborado bastante aquí el señor Burguete, Consejero de Ordenación del Territorio, y me imagino que no habrá que hacer como con la Autovía del Camino, que se hace y a los tres años hay que desviarla porque se les ocurre hacer una nueva urbanización. Bueno, pues aquí acierten con el trazado no vaya a ser que se les ocurra hacer una nueva urbanización y haya que cambiar la vía de sitio, como ha pasado con la Autovía del Camino. Eso son chapuzas, señor García Adanero, pero las hacen ustedes solos, no hace falta que nosotros digamos nada. Creo que va a costar unos treinta millones de euros la broma de desviar la autovía; a los tres años, recién inaugurada, hay que desviarla porque se les ha ocurrido hacer algo que no se les había ocurrido simplemente unos meses antes. Hacen la Estrategia Territorial de Navarra y luego se inventan Guenduláin. Hacen una autovía y hay que desviarla porque se han inventado algo en menos de tres años. Bueno, pues a ver si aquí no se inventan nada más y esto se hace bien. De momento parece que está bien planteado, más allá de los antecedentes para explicarlo, señor Miranda, porque hay cosas que usted ha dicho que no son ciertas.

Nos enseña ahí un mapa donde, al parecer, el día 10 de marzo de 2004, fíjense sus señorías de qué días estamos hablando, 10 de marzo de 2004, don Benigno Blanco, entonces Secretario de Estado de Infraestructuras –hoy es otra cosa, se le suele ver mucho organizando determinadas manifestaciones contra el Gobierno de Zapatero–, llega aquí, a Pamplona, y firma un papel y, debido a ese papel, ahora tenemos una estación que nos va a salir gratis. Esto es el cuento de la lechera, señor Miranda, esto no es así. La conexión con la Y vasca simple y llanamente no estaba prevista, y le voy a decir más, Diario de Navarra*, primeros días de agosto del año 1999, artículo de opinión del entonces Consejero, don José Ignacio Palacios Zuasti, donde dice claramente que el AVE llega a Pamplona y que luego ya veremos, porque su intención equivocada, la del señor Palacios, a los pocos días de tomar posesión como Consejero, porque creo que el gabinete se constituyó el día de Santa Ana, el día 26 de julio, y esto es de los primeros días de agosto del año 99, lo que dijo es que luego ya veremos porque su intención era, y no hay más que leerse el artículo, en contra de todos los pronósticos y de lo razonable, que tuviésemos una conexión directa con Francia, cosa imposible como se ha demostrado. No sé yo si, además, influiría en su ánimo las pocas ganas de conectarnos con Vitoria, con San Sebastián, con el puerto de Bilbao, en definitiva, con los vascos, que al parecer deben ser gentes muy peligrosas. Por lo tanto, la conexión con la Y vasca no estaba prevista y le reto a que lo demuestre, porque es mentira.*

Es más, el plano que usted ha sacado es un plano suyo. Saque un plano del Ministerio de Fomento donde esté prevista la conexión con la Y vasca, porque no es así, ni tan siquiera en la página web del Partido Popular de aquellas fechas estaba prevista la conexión del tren de alta velocidad con la Y vasca. En las previsiones a Navarra llegaba un tren de alta velocidad y se daba la vuelta, y era solamente para viajeros y no para mercancías, y es a partir del cambio de Gobierno que se produce en España en marzo de 2004 cuando se introduce el Corredor Navarro en el plan estratégico de infraestructuras y transportes, y cuando por primera vez, en la historia democrática y no democrática de este país, el tren no rodea la Comunidad Foral de Navarra sino que transcurre íntegramente por su territorio vertebrándolo y conectándolo con la red europea. Esa es la realidad. Ustedes simple y llanamente se han encontrado con que los cambios de responsables en el Ministerio de Fomento, el cambio de gobierno que ha habido en España sustituyendo el PSOE al Partido Popular es el que ha hecho posible que el tren de alta velocidad no solamente llegue a Pamplona sino que se conecte con la Y vasca y, por lo tanto, con la red europea de alta velocidad a través de Irún y de Hendaya. Esa es la realidad. Y le repito, artículo de opinión de su antecesor en el cargo en los primeros días de agosto del año 1999 en Diario de Navarra*, donde lo deja muy claro. Si ahora quieren rescribir esta parte de la historia, pues rescríbanla, pero en aquel momento no estaba prevista. Es más, le remito a todas las comparecencias que ha habido en este Parlamento antes de marzo de 2004 por los responsables del Gobierno. Por lo tanto, no venga usted aquí diciendo que eso ya estaba previsto. Pues mire, no estaba previsto por el Ministerio de Fomento y, por lo tanto, simple y llanamente esa es una circunstancia que no es cierta.*

A partir de ahí sigo sin entender por qué un plan que, en principio, va a permitir que tengamos una estación sin poner un duro no tenga en cuenta al conjunto de la comarca, porque así es como hay que planificar, no solamente con los municipios cuyo territorio queda afectado sino con los municipios que quedan afectados, que son evidentemente muchísimos más, y es Barañáin, que lo está rodeando. ¿Cuántas veces han hablado con el Ayuntamiento de Barañáin de este tema? ¿Por qué no está el Ayuntamiento de Barañáin en las conversaciones que se realizan al respecto? ¿Porque el alcalde es de otro color político que los otros tres que se juntaron con usted hace mes y medio para presentar esto mismo que nos ha traído hoy a los medios de comunicación? Por cierto, ¿por qué en esa presentación pública de todos estos fotogramas que hicieron hace mes y medio la Alcaldesa de Pamplona, los Alcaldes de la Cendea y de Zizur, usted mismo y el señor Burguete no había nadie del Ministerio de Fomento? Pues muy sencillo, porque estaban haciendo electoralismo, señor Miranda, y aquí no hay que hacer electoralismo.

Voy terminando. Dice usted que actitud leal, ¿la de quién con quién? No me estará usted diciendo a estas alturas que el Gobierno de UPN y CDN está siendo leal con el Ministerio de Fomento, porque no están siendo leales con el Ministerio de Fomento. El Ministerio de Fomento es el que está siendo leal con los navarros, a pesar de todos los palos en la rueda que meten ustedes semanalmente en las relaciones con el Estado para hacer política y para hacer electoralismo, y a pesar de eso el Ministerio de Fomento lo que está haciendo es entregar todos sus terrenos a ese plan urbanístico para que, con el valor aproximado de 110 millones de euros, se pueda hacer la nueva estación de alta velocidad. Por cierto, habrá que decir también claramente que, si esto no se hace así y se desmantela la actual estación, los herederos de los propietarios, que siempre los hay ciento cincuenta años después, tendrían derecho a la reversión de los terrenos. Por lo tanto, si no se hace esto, lo digo para que nadie piense, hombre, pues también el Ministro de Fomento se mete aquí en esta salsa reurbanizadora donde todo van a ser ventajas, ya, es que si no lo hace –yo creo que esto sería conveniente aclararlo– y se desmantela la estación de San Jorge y la estación del norte cuando esta estación esté operativa, según la ley los propietarios, sus descendientes, que, repito, seguro que los hay, siempre los hay en estas circunstancias, evidentemente tendrían derecho a la reversión de los terrenos. Por lo tanto, hay que entrar en una operación de este tipo porque, si no, lo que hay que hacer, evidentemente, es volver y, con lo que se ha revalorizado, evidentemente da como para 110 millones y seguro que alguien querría hacer uso normal y lógico de sus correspondientes derechos al respecto.

En definitiva, a nosotros nos parece que el Ministerio de Fomento tiene una actitud positiva. Este acuerdo es tremendamente ventajoso para Navarra, porque va a tener una estación de alta velocidad moderna, avanzada y, junto con ese motor, va a reordenar una importante parte de una ciudad que parecía inmejorable pero que, evidentemente, es manifiestamente mejorable al respecto. Y, hombre, nosotros pensamos que sería muy importante que quien está liderando esto en Navarra, que tiene que ser, lógicamente, el Gobierno de Navarra, tuviera en cuenta al conjunto de las entidades locales que van a ser afectadas. Tanto municipalismo que pregonan UPN y CDN y aquí solamente cuentan con los ayuntamientos de determinado color político en lugar de con todos los ayuntamientos de la comarca, porque hay estudios y muy importantes, porque el tren de alta velocidad ha llegado a muchos sitios no solamente de España sino de Europa, donde se demuestra que la llegada de la alta velocidad puede revolucionar el conjunto de la ciudad, de la trama urbana, no solamente a quien le pille el terreno sino al conjunto de los ayuntamientos y, evidentemente, ahí el Ministerio de Fomento no va a entrar; el Ministerio de Fomento habla con Navarra y Navarra, por así decirlo, es la que tiene que liderar este tema en concreto, y a mí me da la sensación de que, simplemente, no se están haciendo las cosas como deberían hacerse, que es bien, porque, mire, y termino ya definitivamente con mi exposición, hay una cuestión más, a ustedes casi todo les viene dado y luego vienen las chapuzas, que decía el señor García Adanero, que hacen ustedes solicos sin que nadie les ayude y aquí también hay un tema claro y lo ha puesto usted, ahí ha sido desde luego honesto, Inquinasa es la que ha decidido irse, si no, ni se le hubiese tocado, ni se le hubiese invitado, pero, vamos a ver, ¿cómo se puede hacer todo un plan para la llegada...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señor Lizarbe, por favor, no se extienda. Ya ha sobrepasado su tiempo, por favor.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Pues nada.*

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Me van a permitir intervenir ahora, en contra de lo habitual, porque yo creo que el señor Lizarbe, como viene siendo habitual en esta Comisión, lejos de circunscribirse a lo que es propiamente la comparecencia, y yo diría que a apoyar lo que es bueno, cuando es bueno, y a criticar lo que es malo, cuando es malo, piensa que aquí siempre todo es malo y ha hecho cuatro o cinco afirmaciones que merecen ser contestadas contundentemente. No sé cuál es más importante*

por su amplitud conceptual, pero, en fin, como las tengo marcadas voy a ir una tras otra.

En primer lugar, ha vuelto usted a poner en ridículo al Secretario de Estado de Infraestructuras anterior, al Ministerio de Fomento anterior y al Gobierno anterior, como si el Gobierno, Ministerio y Secretario de Estado de Infraestructuras no fueran Gobierno, Ministerio y Secretario de todos los españoles y también de Navarra, es decir, la validez de don Benigno Blanco el día 10 de marzo del año 2004 era plenamente legítima para firmar un documento en Navarra. Así de claro. Ni fecha ni no fecha. Es más, lo que está demostrando ese señor el día 10 de marzo de 2004 es que estuvo trabajando por todos y, en particular, por Navarra hasta el último día de su mandato. Punto número uno.

Punto número dos. Vuelve usted a reírse de los papeles que se firman con el Ministerio de Fomento, es decir, usted vuelve a decir que esto era un papel más el cuento de la lechera. Pues si esto es el cuento de la lechera... ¿Esto es el cuento de la lechera, que nació en ese papel? Usted se desprestigia solo porque, como no respeta, se desprestigia, porque esos papeles se firman con el Gobierno anterior, con este Gobierno y con el siguiente en beneficio de Navarra, pero, vamos, decir que de ese papel ha nacido un cuento de la lechera viendo esto lleva casi a la hilaridad.

Dice usted que es un acuerdo fantástico y extraordinario. Claro que lo es. Por eso estamos aquí hoy, para que lo sepan los navarros, porque quien lo ha conseguido ha sido el Gobierno de UPN y CDN. Claro, ¿o lo ha conseguido el Gobierno del PSN? Lo hemos conseguido nosotros, claro. La otra parte es el Ministerio de Fomento y, evidentemente, si han acordado es porque ellos también creerán que es bueno para el conjunto de la red ferroviaria española, pero, evidentemente, claro que es fantástico el acuerdo, sin lugar a dudas, y bien orgullosos estamos de ello, y no porque hayamos salido ganando en nada, porque no creo que hayamos salido ganando en nada más allá de lo que es justo, sino porque hemos sido capaces de que una operación de esta envergadura se haya ordenado, se haya diseñado y hayamos sido capaces de alcanzar un acuerdo con la otra parte a pesar de ser, evidentemente, de diferente color político. Dudo que si personas de su talante estuvieran al otro lado del Ministerio se hubiera podido alcanzar algún tipo de acuerdo, porque evidentemente se priman visiones partidistas por encima de visiones de interés general.

Voy a la anécdota, ¿por qué no estaba el Ministerio de Fomento el día que se presentó la maqueta? Pues no estaban, señor Lizarbe –y afortunadamente ya llevamos unos años en este negocio–, porque no pudieron estar; no porque no quisieran estar, ni mucho menos. ¿Cómo no van a estar si el día 22 de noviembre estuvieron aquí y firmaron el acta del acuerdo? Ese día se les invitó, por escrito, porque para eso lo hicimos, y no por ellos, evidentemente, porque para eso lo hicimos, y no por ellos, evidentemente, que yo de ellos me fío...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señor Lizarbe, no es su turno, guarde silencio.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRASNPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Me permite hablar a mí y decir las cosas cómo son, ¿o también me va a decir lo que no es? Estaban invitados el Director General de Ferrocarriles, con quien tenemos una excelente relación, y el Subdirector General, y ese día no pudieron venir, así de claro. Y si hubieran dicho: esperad una semana, una semana habríamos esperado.*

Ha dicho que todo nos viene dado. No sé qué nos viene dado. ¿Dado por quién? Será a base de trabajar cientos de horas. Lo que es evidente es que trabajamos por encima de opiniones como la suya, porque si por usted hubiera sido, ni habría Autovía del Camino ni habría estación de alta velocidad ni habría tren de alta velocidad ni habría nada de lo que interesa realmente a los navarros. Así son las cosas, señor Lizarbe, y usted personalmente es el responsable de eso.

Voy terminando. Ha dicho expresamente que es mentira el tema de la conexión con la Y vasca, tema que no es objeto de esta comparecencia, pero ya que lo ha sacado... Ha dicho que es mentira, con esas palabras, estará en el Diario de Sesiones. No estaba previsto por el Ministerio de Fomento, solo ha aparecido la conexión con la Y vasca gracias a este Gobierno. Insisto, yo no tengo nada en contra del Gobierno de Madrid, pero estamos en contra de la actitud del Partido Socialista en Navarra, boicoteándonos permanentemente en nuestra relación con Madrid. Y como usted ha dicho que es mentira, que usted tiene todos los datos, que no estaba previsto y que no existía, lo siento mucho, señor Lizarbe, le voy a leer este documento. Ministerio de Fomento, Secretario de Estado de Infraestructuras, Dirección General de Ferrocarriles, marzo de 2001. Estudio informativo del proyecto de la nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona, papel oficial del Ministerio de Fomento... Déjeme seguir. Como es mentira que existiera la conexión con la Y vasca, que este Gobierno de Navarra no la tenía prevista, no lo tenía previsto el Gobierno anterior, todas esas tonterías, con perdón, no me interprete mal, no lo digo por usted, sino por el contexto, todas esas historias que al final lo único que hacen es confundir a los ciudadanos, llevarlos simplemente al ámbito del debate partidista y no buscar soluciones para lo que hay que solucionar, le voy a leer solo el primer párrafo de este documento oficial

del Ministerio de Fomento del año 2001: "1.1. Antecedentes. La planificación ferroviaria vigente incluye dentro del programa de la Red de Alta Velocidad el denominado Corredor Navarro, consistente en una línea que, partiendo de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, conecta dicha línea con la denominada Y vasca y con la red ferroviaria europea de alta velocidad por el lado occidental de los Pirineos". Documento oficial del Ministerio de Fomento. Ah, ¿no?, ¿también lo hemos escrito nosotros esta noche? Vamos, hombre, ¡por Dios!...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señor Lizarbe...*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRASNPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *... no engañe a la ciudadanía navarra, por favor, que no nos lleva más que a perder el tiempo y a no conseguir los acuerdos importantes que hay que conseguir, porque mientras ustedes están atacando al Gobierno de Navarra diciendo que miente cuando no mentimos, porque, afortunadamente, lo único que tenemos son papeles, aparte de la razón tenemos papeles, y como este, le puedo echar encima de la mesa cien, entonces, con todos los respetos, igual que me ha dicho usted que era mentira, el que miente es usted al decir que no estaba previsto, que es de ahora. Es así, que lo sepan los ciudadanos navarros. Y con esto, como decía el señor García Adanero, no solucionamos nada. Solo lo solucionaremos el día que dejen de entorpecer en Madrid y podamos firmar con el Ministerio de Fomento y con el Ministerio de Economía un acuerdo para adelantar las obras del tren de alta velocidad en Navarra diez años. Tenemos los proyectos, tenemos el dinero, tenemos la capacidad técnica, tenemos la capacidad institucional, tenemos la voluntad de acuerdo, lo tenemos todo. Hay que firmar un papel, por el bien de los navarros, digo yo, de los navarros de UPN, de los navarros del Partido Socialista, de los de Aralar, de todos los navarros. Todos los navarros irán por ahí, como han ido por todas las infraestructuras que se han construido, como todos beben de Itoiz, como todos van por la autovía de Logroño. La ventaja que tienen las infraestructuras es que no se pide el carné político para circular. Es la única ventaja que tienen. Lo que hay que hacer es facilitar para que se puedan construir, y mientras no se facilite, la responsabilidad será de quien no lo facilite.*

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

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Señora Presidenta...*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *No, no es su turno.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *No sabe lo que le voy a decir, señora Presidenta.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Bien, dígame.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Me dirijo a usted ahora...*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Perdóneme, no me miraba. Dígame.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Vamos a ver, el señor Miranda ha hecho imputaciones muy graves contra mi persona y contra el partido político que represento en estos momentos y, por lo tanto, lo que pido es que me dé un minuto para poder rebatirle punto por punto todas las falsedades que ha dicho porque sigo diciendo que es mentira que estuviese prevista la conexión con la Y vasca y el que miente es él. Le pido un turno para poder explicarme.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *En este momento no le voy a conceder un turno porque tienen que hablar primero el resto de portavoces y en cualquier caso discrepo de lo que ha dicho usted, no creo que el señor Miranda haya hecho ninguna imputación grave, pero lo puedo ir pensando mientras los demás hablan. Señora Figueras, tiene la palabra.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos. Agradezco al señor Consejero y a su equipo la explicación que nos han dado. Voy a intentar ser breve porque creo que en principio la comparecencia era a petición propia para informar del desarrollo del bucle ferroviario en la comarca de Pamplona y a mí particularmente, sin entrar en más consideraciones porque la información lógicamente la tiene el Gobierno y nos la da de una manera clara y concisa aunque habría que estudiarla con más detenimiento, me parece que es un proyecto ambicioso, que resuelve bien la situación y sobre todo y lo más importante creo que por una vez hay algo visible, a falta de fechas para el principio del desarrollo del proyecto hay algo visible y tangible sobre lo que va a ser la realidad del tren de alta velocidad en la comarca de Pamplona. Creo que eso es importante en sí mismo, pero eso no quita para que todo el desarrollo de la negociación que se ha llevado entre el Gobierno de Navarra y el Gobierno de Madrid haya desembocado en lo que yo creo que hoy se ha vuelto a ver en esta Comisión. Creo que ha habido una negociación que podía haberse desarrollado mucho mejor que lo que se ha desarrollado y, desde luego, yo creo que a estas alturas lo deseable habría sido que nos hubiera planteado el desarrollo en Pamplona y también por lo menos el avance de lo que va a ser el trazado a lo largo de toda la Comunidad Foral. Lo digo porque es evidente que algo no ha funcionado bien cuando hace*

escasamente dos meses, en el mes de noviembre, los Presidentes de la Comunidad de Navarra, de La Rioja y de Aragón se reunieron en Tudela bajo el auspicio de los empresarios para hablar de algo tan importante como era el Corredor del tren de alta velocidad por la Comunidad Foral y, desde luego, entre muchas de las cosas que se dijeron allí, esto prácticamente iba a ser la salvación. Si el tren de alta velocidad no transcurría en tiempo y en forma adecuada, no me acuerdo en cuánto lo cuantificaron, pero, vamos, más bien antes que tarde, las oportunidades de todo tipo en la Comunidad Foral se iban a perder. Creo que eso es lo que a mi grupo le importa, eso es lo que nos tiene que interesar a la clase política y es obligación del Gobierno de Navarra y del Gobierno central llegar a un acuerdo para que eso sea una realidad antes que después.

No conozco las dificultades, lógicamente, porque no tengo responsabilidades de gobierno, pero me parece que las gestiones podrían haber sido mejores. Y digo que podrían haber sido mejores porque no sirve de nada o sirve de poco a efectos prácticos que estemos echándonos la pelota unos a otros y no nos sentemos a plantear de verdad las cuestiones. Y en lo que toca en el ámbito navarro, al margen de que lo hemos dicho en el Parlamento en algún debate que ha habido y lo digo también ahora, creo que el Gobierno se despierta tarde en este asunto, se despierta tarde porque ya en el año 92, que yo estoy en el Ayuntamiento de Tudela, nosotros vemos fundamental e importante que se traslade la necesidad del desarrollo del tren de alta velocidad por la Comunidad Foral y además se contemple la salida de mercancías, no solo de viajeros. Es verdad que en aquellos momentos no estaba de moda el impulso del transporte ferroviario. Nosotros tuvimos la oportunidad de hablar con la persona que entonces tenía la responsabilidad y con el propio Presidente del Gobierno, incluso con la señora Sala, que era quien regía los destinos en lo que tiene ver Fomento en la parte del tren, y la verdad es que yo creo que entonces no había una apuesta real por un desarrollo del tren. Sin embargo, la importancia venía ya dada porque realmente el tren de alta velocidad iba a ser a corto y medio plazo una realidad en todo el Estado. Por tanto, yo creo que el Gobierno de Navarra sí que se despierta tarde porque, efectivamente, si lo hubiera tenido mucho más claro algo más se tendría que haber avanzado en el tiempo y yo creo que no se ha avanzado.

Para haber avanzado en el tiempo y, además, haber planteado incluso la forma de gestión o de desarrollo del propio tren, al igual que lo ha hecho la Comunidad Autónoma Vasca, hubiera sido importante haberlo tenido claro y haberlo exigido con todos los partidos de la Comunidad, ¿cómo?, pues yo creo que no tanto con reproches públicos en prensa y en los debates parlamentarios, sino habiendo convocado a la parte económica del Gobierno, a lo que es el Convenio en Navarra y haber planteado todos los partidos del arco parlamentario la necesidad de que ese tren pasara por Navarra, parara donde tiene que parar y se plantease un tiempo de negociación y un tiempo para la financiación.

Creo que eso no se ha hecho, no se ha tenido esa habilidad, y lo que ha habido es un enconamiento que sistemáticamente se traduce cada vez que sale el problema del tren entre el Partido Popular, UPN aquí y Partido Socialista. Y a mí me parece que eso no es lo que espera la ciudadanía ni lo que esperan los poderes económicos de esta Comunidad. Creo que los ciudadanos, los empresarios y en este caso nosotros como ciudadanos y políticos tenemos la obligación de conseguir que eso sea una realidad, una realidad que, por la propuesta que hoy nos ha trasladado el señor Consejero, parece que se empieza a ver en el ámbito de Pamplona y la comarca, y yo desde luego no voy a desaprovechar la oportunidad para que esa realidad sea en ámbitos tan importantes y de un desarrollo tan vital como es el de la Ribera.

Entiendo que la postura y la cicatriz que suponía el trazado anterior para unir los barrios en Pamplona es algo similar a lo que puede pasar en Tudela, porque todos conocemos que al final las vías del tren lo que hacen es crear un corsé que impide un desarrollo lógico y armónico, pero, bueno, estamos hablando de hace más de un siglo, con lo cual no se pueden exigir responsabilidades, pero lo que sí es cierto, y yo apelo y exijo en la parte que le toca al Departamento de Obras Públicas del Gobierno, es que acelere la negociación para que esto sea una realidad más pronto que tarde en todo el ámbito de la Comunidad Foral. Esa es la obligación que tiene y, desde luego, para conseguirlo en tiempo y forma deseable tendrá que dotarse de las artes propias y a veces de apoyos de los demás.

Por lo tanto, creo que si no hubiera tenido un despiste el Gobierno de Navarra, que me parece que lo ha tenido, o si hubiera tenido claridad de ideas desde el principio no habría estado tan enconada la situación. Quiero decir que si ha habido acuerdos y se han aprobado proyectos desde el año 97, como usted nos ha dicho, lo lógico es que hoy la presentación no hubiese sido solamente del parque residencial del Camino de Santiago y de la nueva estación de alta velocidad en Pamplona, lo deseable habría sido que esa información hubiera sido de todo el trazado de alta velocidad por Navarra y la conexión con la Y vasca. Además, habríamos tenido ya sobre la mesa la posibilidad de la financiación a través del Convenio. Eso es lo que echo en falta y eso es lo que

espero que en poco tiempo no sé si este Gobierno o el que sea lo pueda plantear a este Parlamento. Gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRASNPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Señora Figueras, le agradezco sinceramente su intervención que, por otra parte, es habitual en esta Comisión. Evidentemente, no comparto al cien por cien todo lo que ha dicho pero en buena medida le puedo adelantar que sí.*

Yo también estaría encantado de haber podido hoy no solo presentar este importantísimo proyecto, porque lo es, este proyecto es muy importante, sino efectivamente haberlo podido ligar al inicio de la construcción del tren de alta velocidad en su totalidad en Navarra. No le quepa ninguna duda, señora Figueras, de que es así y ojalá hubiera podido ser así.

Ha intervenido largamente y voy a intentar resumir. Yo creo que hay un tema conceptual importante y quizá sea lo último que ha expresado: que el Gobierno de Navarra acelere la negociación. Señora Figueras, creo que se puede entender que no está en nuestras manos acelerar la negociación de algo que queremos vehementemente. No está en nuestras manos acelerar la negociación para alcanzar el acuerdo con el Estado, está en manos del Estado. Lo he dicho repetidas veces a lo largo de estos días, yo huabría pasado el día de Nochebuena en Madrid si ese día me cita el Ministerio de Fomento para cerrar el acuerdo. O sea, no está en nuestras manos. Nosotros lo deseamos tan vehementemente, lo tenemos tan pensado, nos encaja tanto lo ya, además, firmado con el Gobierno Vasco, es decir, es la misma fórmula o incluso mejor para el Ministerio de Fomento. Es que nos encaja, está todo, no tenemos ninguna reserva. Hemos enviado modelos de convenio a Madrid, modelos de convenio pero para firmar no para debatir. Por supuesto que todo hay que debatirlo, pero si se quisiera, está ya redactado. El mismo documento que se ha firmado con el Gobierno Vasco adaptado al proyecto de Navarra está en el Ministerio de Fomento desde el día 27 de junio del año pasado. Y yo no lo atribuyo, de verdad, y lo digo públicamente, a que el Ministerio de Fomento no quiera, a que el Ministerio de Economía no quiera, no, no; no puedo atribuirlo porque realmente no sé por qué no se firma ese documento, no lo puedo saber.

La noche del lunes pasado intervine ante la Cámara de Comercio, ante el plenario, y expuse cómo estaban los grandes proyectos de Navarra. Evidentemente, este es el gran proyecto de Navarra para los próximos años y los empresarios o los sectores económicos de Navarra hicieron la misma pregunta: pero ¿por qué no se firma?, y yo no supe responder. Me podía haber salido por la tangente, podía haber dicho que es una cuestión política, que el Gobierno está contra Navarra. Yo no puedo decir eso y espero no tenerlo que decir nunca, pero lo cierto es que no se firma. Por tanto, no es que rechace que aceleremos la negociación, es que no podemos acelerarla nosotros, es la otra parte la que nos tiene que llamar. Además –es un tema muy importante y merece la pena explicarlo nuevamente–, esa reclamación que dice usted para que se reúna la comisión de seguimiento del convenio no hace falta, y le digo por qué no hace falta desde el punto de vista práctico, no desde el punto de vista institucional. No hace falta porque en los primeros días del mes de febrero del año pasado se mantuvo ya la reunión que había que mantener en Madrid, en la que estuvieron presentes el Secretario de Estado de Hacienda, entonces el señor Fernández Ordóñez, el Secretario de Estado de Infraestructuras, el señor Víctor Morlán, la Secretaria de Estado de Administraciones Públicas, doña Ana Leiva, el Vicepresidente del Gobierno de Navarra, don Francisco Iribarren, y el Consejero de Presidencia, don Javier Caballero, y hablaron precisamente de la posibilidad legal y de la posibilidad económica de poder aplicar el Convenio de Navarra al tren de alta velocidad, y la conclusión de aquella reunión fue que sí. Es decir, esa reunión importante ya está hecha. Hay otra reunión tan importante o más del Presidente del Gobierno de Navarra, el Presidente de los navarros, con la Ministra de Fomento el 30 de marzo. Por tres veces la Ministra dijo que sí delante de mí, en este caso no me lo han contado, aparte de que de la primera reunión está el acta, pero en la segunda la Ministra de Fomento delante de todo su equipo dijo por tres veces que sí. 30 de marzo. Desde junio los convenios. Yo lo siento, y prefiero no volver a calentarme, pero no tengo respuesta.

Por último, un tema que sé que a usted le preocupa mucho y yo lo entiendo, que es el tema del trazado en general por Navarra, que es muy importante, sin duda, y su paso por Tudela, que sé que a usted le preocupa, y también por qué no se ha hecho el conjunto del diseño de alta velocidad en Navarra, que nos hemos dormido. No nos hemos dormido, señora Figueras. ¿Cómo nos vamos a dormir si desde julio del año 2004 está aprobado todo el trazado metro a metro entre Castejón y Zuasti? Estamos hablando de julio de 2004, estamos en febrero de 2007, ha habido tiempo para aprobar el trazado entre Zaragoza y Castejón, que no se ha aprobado y, por supuesto, para poner en marcha el trazado entre Zuasti y la Y vasca. Ha habido tiempo de sobra y no se ha aprobado. Y no es un tema nuestro, ¿cómo nos vamos a

dormir nosotros si no está en nuestras manos? En nuestras manos ha estado hacer estudios conjuntos, a veces financiarlos. Durante muchos años esto es lo que hemos hecho con el Ministerio de Fomento. En este documento oficial del Ministerio de Fomento aparece el Gobierno de Navarra. Siempre hemos colaborado con el Ministerio de Fomento, y esto es del año 2001.

Y en cuanto al paso por Tudela, y con esto termino, le digo lo mismo. Desde el año 2005 –evidentemente, lo tenemos documentado pero le puedo hablar de memoria– el Ministerio de Fomento tiene encima de la mesa un pliego para estudiar el paso de alta velocidad por Tudela cuyo estudio pagaría el Gobierno de Navarra. ¿Qué más se puede ofrecer? Tienen un pliego para estudiar el paso de alta velocidad por Tudela y además el estudio lo pagábamos nosotros, bajo su dirección, por supuesto. Se contrata, lo pagamos, lo dirigen ellos por supuesto, porque es competencia suya. Desde el año 2005, en fin, desde los primeros meses de esta legislatura del Gobierno de Madrid. Y tampoco se ha puesto en marcha. Esta es la situación.

Evidentemente, es el gran proyecto de Navarra. Como bien dice usted, los tres Presidentes, el de Aragón, el de La Rioja y el de Navarra, dijeron que era lo más importante que hay en el valle del Ebro para las próximas décadas y no hay ninguna duda. El otro día lo volvieron a repetir, estuvieron en octubre y han estado exactamente hace cuatro días, los tres Presidentes otra vez dijeron que en este momento lo más importante para el valle del Ebro es esa conexión ferroviaria. Y también es muy importante por supuesto para el País Vasco, porque al fin y al cabo es su comunicación con el valle del Ebro. Lo pide un consejero socialista, un consejero del PP, un consejero de UPN y porque no vino la Consejera del País Vasco, porque también lo habría pedido, como ha dicho muchas veces, ¿por qué no se hace? Yo en este momento no tengo la respuesta. Ojalá la tuviera.

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Bai, egun on guztioi. No creía que el tema de los antecedentes fuese necesario de entrada pero ha sido el propio Consejero quien nos ha metido los antecedentes del 97 y ha sido el propio portavoz de UPN quien luego, quizá poniéndose la venda antes de que nadie dijese nada, ha insistido en los mismos. A mí me da igual que exista ese documento, yo tengo el pleno convencimiento político de que UPN no tenía voluntad política de hacer la conexión con la Y vasca y prácticamente hasta que no tuvo constancia de que cabía el riesgo de que Navarra quedase aislada y que la conexión con Francia y con la Y vasca fuese a través de Logroño, hasta que no vio que Navarra podía perder realmente el tren, no modificó su propuesta. Por muchos documentos que me enseñe el Consejero, tengo el convencimiento político. No me cabe la menor duda. Y digo que no tenía voluntad de entrar en los antecedentes, pero es que tiene relación con el tema del que estamos hablando, ¿por qué?, porque si UPN hubiese llevado adelante lo que quería, que la conexión con Europa fuese a través de Roncesvalles, esta estación no podría existir. Esta estación y este proyecto, que es el mayor de Navarra desde la unificación de los burgos, no podría existir porque no tendría sentido que hiciésemos la estación en Echavacoiz para hacer otro bucle rodeando toda la comarca para salir por Roncesvalles. ¿Entiende, señor Consejero? Sería imposible. Tendríamos que haber hecho la estación en otro sitio, no sé si en Huarte, en Monreal, pero, desde luego, no en Echavacoiz para eliminar un bucle y hacer otro. Por lo tanto, los antecedentes los han traído ustedes y los demás simplemente damos nuestra opinión al respecto. Creo que esa es una realidad que podía haber pasado y, por lo tanto, ese proyecto inmenso maravilloso hubiese sido pero en otro sitio. Por cierto, el otro día para el señor Burguete el mayor proyecto en Navarra era Guenduláin, para usted el mayor proyecto en Navarra es este. Da la impresión de que vamos a estar de aquí a las elecciones a ver qué Consejero se supera con sus proyectos. Todos son preciosos y tremendamente importantes para esta Comunidad aunque no sé cómo van a conseguir llenarlos todos, sobre todo cuando incluyen tanto número de viviendas.*

Es cierto que se abordan dos temas claves que nosotros compartimos al cien por cien y que son quizá las dos mayores deficiencias que tiene Pamplona y su comarca. Uno es la necesidad de que desaparezca el bucle ferroviario, por supuesto, faltaría más. Es una gran espina que tenemos clavada desde hace muchísimos años y es una situación que clama al cielo. Muchas veces nos recuerda a esas imágenes de otros países que vemos por televisión en las que pasa el tren cruzando por en medio de zonas residenciales en unas condiciones poco lógicas. Y otro, por supuesto, es también la regeneración de la zona de Echavacoiz y demás. Estamos absolutamente de acuerdo en que son dos necesidades urgentes.

Yo le pediría al Consejero, a raíz de esa referencia del 97, que actualizase. Todos sabemos que eso era un proyecto de un modelo de tren de alta velocidad, que era el que proponía el PP, que contemplaba solo viajeros y que hacía hincapié casi exclusivamente en la alta velocidad. El objetivo era la máxima velocidad. Le pediría que actualizase la terminología porque el verdadero plan del Estado habla de altas prestaciones y no de alta velocidad, entre otras cosas porque, insisto, ini-

cialmente sí se potenciaba exclusivamente la velocidad, no se contemplaban las mercancías, pero el propio Estado en su nuevo plan lo modificó, porque no creo que sea desde el punto de vista social, desde el punto de vista del debate incluso medioambiental, etcétera, un elemento principal el concepto de alta velocidad cuando tiene que estar relativizado en beneficio de las altas prestaciones. Por lo tanto, en ese sentido me parece que sería conveniente que modificasen algunos términos.

Ha hecho una exposición de las consecuencias que tendría sobre todo en la resolución de temas de comunicación en el conjunto de la zona, lo cual, lógicamente, en un proyecto de este tipo sería conveniente. Echo en falta una, señor Consejero, y podría ser un buen momento para abordarla, es la carretera de la Universidad, que es un verdadero atasco entre Echavacoiz y la Avenida de Zaragoza. No será que por que pasa por donde pasa la vayamos a dejar sin resolver. Por lo tanto, sería un buen momento para dar con esa vía que es una vía absolutamente injustificable una solución a una demanda real de movilidad en esa zona.

Me preocupa también el tema de Inquinasa. Nosotros también creemos que es correcto que salga Inquinasa de ahí. Ahora, no estamos de acuerdo con el tratamiento que está teniendo la parte social, es decir, los trabajadores y trabajadoras de Inquinasa. A pesar de que todo el mundo habla de que va a salir Inquinasa, a los trabajadores y trabajadoras se les está negando toda y cada una de la información que les va a afectar directamente. ¿Que se va a ir? Hombre, se dice que lo más cerca a Caparroso. El alcalde de Caparroso es bueno gestionando o por lo menos buscando en su término la ubicación de empresas, pero es que sin ninguna duda... He dicho Caparroso porque es lo que he oído, no sé si finalmente irá a Caparroso o a cualquier otro pueblo de la Ribera, pero sin ninguna duda eso afecta a muchas familias, a muchísimos trabajadores y trabajadoras que llevan toda su vida trabajando ahí y, lógicamente, residen en Pamplona y no se les está dando la mínima información cuando a su vez se está utilizando Inquinasa como un elemento evidente que además cuestiona y determina todo el plan.

En ese sentido, la ubicación de la estación ahí va a ayudar para lo que va a ayudar. Como no sabemos los plazos, señor Consejero, ¿verdad?, pues ha venido a contarnos esto ahora como podía haber venido de aquí a dos años, porque a lo mejor estamos exactamente igual, en el mismo punto. Igual ahora es más interesante porque hoy o mañana tendrá buena repercusión en los medios y en vísperas electorales siempre es conveniente, pero el problema es que no nos puede hablar de un compromiso de plazos. Ya sé la respuesta, no hace falta que me la vuelva a dar porque ya se la ha dado al Partido Socialista y a Izquierda Unida: es que Madrid no quiere. Hombre, la obligación de interlocución es siempre de las dos partes. Usted siempre da la versión de que el Gobierno de Navarra tiene toda la voluntad del mundo. Ya, entonces quizá cuando se crea una situación de incomunicación como la que existe entre el Gobierno de Navarra y el del Estado hay que buscar el conjunto de los antecedentes que llevan a esa situación. Lo concreto es que usted nos trae un proyecto muy bonito pero no nos da plazos. Entonces, no sabemos si es uno más de estos que se quedará ahí archivado los próximos diez años o quizá podamos tener la posibilidad de ver que se ejecuta pronto.

Y acabaré con un tema. Me ha llegado al alma, y eso que no tengo, eso de que el mayor elemento que une Zizur Ayuntamiento y Zizur Cendea a Pamplona es el Camino de Santiago, un camino de tres metros de ancho. Como Pamplona y Zizur, Cendea y Ayuntamiento, no tengan mayores elementos y referencias de comunicación, de relación que un camino de tres metros de ancho, ¡mecagüen la leche! Y viene a cuento porque parece que ustedes no tienen imaginación y recurren exclusivamente a conceptos religiosos para ponerle nombre a las cosas. Oiga, estamos en una sociedad laica y aconfesional y a ustedes no se les ocurre más que Autovía del Camino de Santiago, ahora zona del Camino de Santiago, no sé qué de Javier. Oiga, respeten el tipo de sociedad en la que estamos, es obligación de todos ustedes, entre otras cosas porque estamos en una sociedad laica y aconfesional, y Navarra tiene suficientes referencias de todo tipo para poder poner nombres que no tengan que ser siempre santo para arriba y santo para abajo. Cuando quiera es momento de que lo pongan en práctica y espero que, si se llega a hacer alguna vez esa estación y le toca a usted, no ponga una nueva imagen religiosa en el centro. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. Acostúmbrese usted también a respetar las formas en esta Cámara, no es necesario que utilice ese lenguaje. Señor Consejero, ¿quiere intervenir ahora? Tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *¿Mecagüen la leche?* (Risas) *¿No ve la tele en Madrid...?*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *No tiene la palabra. No es su turno, no tiene que hablar. Además, a mí me da igual lo que pase en otros sitios, esta Comisión la presido yo y no me parece necesario utilizar esa expresión que usted ha utilizado, punto. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Señora Presidenta, me parece bien que a usted no le parezca, pero soy yo quien determino lo que digo y no digo. Gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Eso no es cierto, pero no voy a discutir con usted*

ahora el Reglamento. No es su turno y punto. Señor Consejero, por favor, hable.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRASNPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Señora Presidenta, al margen de lo que acaba de decir, que es importante, me van a permitir que también en términos políticos agradezca al señor Jiménez el tono de su intervención, las cosas son como son. Creo que aparte de las expresiones... Una cosa son las expresiones y otra cosa es el contenido, y con esto no quiero contradecir a la Presidenta ni mucho menos, pero creo que es importante decirlo. Creo que quizá, como he querido decir al principio, cuando las cosas son objetivamente buenas hay que apoyarlas y criticarlas en sus justos términos y cuando las cosas van mal hay que criticar severamente al Gobierno, pero yo creo que este es un proyecto que merece la pena analizar y ver como lo estamos viendo en estas últimas intervenciones.*

Voy a empezar por el final que es meramente anecdótico, evidentemente. Yo no he dicho que el Camino de Santiago sea el elemento más importante que vincula a estos tres Ayuntamientos, he dicho que es un elemento que vincula a los tres Ayuntamientos y, por tanto, se le ha puesto ese nombre. ¿Qué es un concepto religioso? Creo que eso se lo atribuye usted. El Camino de Santiago tiene mil años de historia. Ustedes, que creo que son firmes defensores de la historia, tienen que reconocer que esto no lo hemos inventado ahora, mil años de historia que atraviesa la Comunidad Foral de Navarra y en este momento, como todos sabemos, hay gente que lo pondera desde el punto de vista religioso y otros muchos lo ponderan exclusivamente desde el punto de vista cultural, con lo cual yo creo que no hay que atribuirle ninguna connotación de ningún tipo más allá de lo que realmente es, una vía cultural que traza Navarra desde hace más de mil años y da la circunstancia de que atraviesa estos tres municipios, nada más.

Vamos a lo que yo creo que es lo importante. Dice que tiene el convencimiento político de que UPN no tenía voluntad de conectar la alta velocidad con la Y vasca. Además, creo que ha entrado en una contradicción absoluta al decir que como lo que queríamos era que fuera por Roncesvalles la estación tendría que haber estado... En fin, yo creo que es una contradicción en sus propios términos. Simplemente, vuelvo a decir lo mismo, y a ver si con esto se termina ya este debate, porque además no nos lleva a ningún sitio, si en 1997, hace diez años, este Gobierno de UPN aprueba que la estación va a estar ahí es porque el tren iba para el País Vasco. 1997. Si en el año 2001 en un documento compartido entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra se dice que es la conexión con la Y vasca y si en el año 2004 se firma un papel, que evidentemente no es el cuento de la lechera sino que es un papel bien importante porque hoy estamos aquí gracias a ese papel, en el que se dice que se va a hacer la estación dentro de este tramo del tren de alta velocidad, pues evidentemente el Gobierno de UPN ha dicho siempre, en 1997, en 2001 y en 2004, por dónde iba a ir el tren de alta velocidad en Navarra, es así. En fin, no creo que merezca la pena dedicar más tiempo porque es un poco de Perogrullo.

Coincido con usted en que buena falta le hacía a la comarca de Pamplona que desapareciera el bucle ferroviario, que se regenerase Echavacoiz, que se regenerase San Jorge, que se elimine el paso a nivel de Berriozar por el cual usted tantas veces se interesa, y, bueno, estamos donde estamos, yo creo que se ha ido todo lo rápido posible en este expediente tan importante, y también le diré que este tipo de proyectos están en marcha en toda España y que en unas ciudades han ido más rápido y en otras ciudades están durmiendo el sueño de los justos, es decir, en toda España se quiere arreglar el paso del ferrocarril por los núcleos urbanos. Creo que nosotros somos de los entornos urbanos que más hemos podido avanzar con el Ministerio de Fomento en esta materia.

También coincido con usted en un tema importantísimo. Ha sido este Gobierno, esto sí que es cierto y lo he reconocido públicamente desde el primer día, el que ha reconvertido no este tren de alta velocidad, sino toda la red española de viajeros a viajeros más mercancías. Y cuando la Ministra de Fomento presentó en Madrid ante todas las comunidades autónomas el plan, fui yo de los pocos que le respaldaron en esto, señor Jiménez. Públicamente delante de todas las comunidades autónomas españolas dije: sí señor, es un gran acierto aprovechar la construcción de toda una nueva red de alta velocidad –vamos a mantener todavía ese nombre para entendernos todos– que se puede utilizar para mercancías. Es de los mayores aciertos que ha habido en la historia de las infraestructuras en España. Y lo dije hace dos años delante de toda España y por supuesto delante del Ministerio, en eso no tengo ninguna duda. Lo que pasa es que, efectivamente, ahora se llama alta velocidad. ¿Se le podría llamar altas prestaciones? Bueno, yo creo que el tema del nombre es una cuestión también de que evolucione con el paso del tiempo.

También estoy con usted, y lo digo de verdad, en que es una manera de que estos ferrocarriles no solo se vendan desde el punto de vista de que pueden ir a trescientos kilómetros por hora, que puede tener su interés para algunas cosas, sino que se vendan desde el punto de vista social de que también pueden resolver en buena medida el transporte por mercancías a largo plazo. O sea que si una

cosa tiene importancia, coincido plenamente con usted en que también la otra la tendrá.

Ha dicho también que por qué no nos relacionamos mejor con el Estado. Esto es una relación evidente con el Estado. Y por eso digo que en el Departamento de Obras Públicas y en el Gobierno no tenemos problemas con el Ministerio de Fomento más allá de lo normal, dicho sea de paso. Los mismos problemas que la señora Santesteban puede tener con nosotros, que no los tiene, para hablar de la carretera 121, los normales. Pues hablar, no hablar, unas veces estamos de acuerdo, otras veces menos. Es cuestión de estar muchas horas. Por eso no entendemos cómo lo gordo no sale adelante, no se puede entender, y es muy gordo el tema para toda Navarra, muy gordo.

Por último, en cuanto al tema de Inquinasa, me alegro de que a usted también le parezca correcto que una factoría de esta índole pueda seguir en la comarca de Pamplona. No se sabe adónde va a ir. No le he contestado a una pregunta que ha formulado por escrito pero ya lo haré, no se sabe todavía adónde va a ir. Creo que es una gran noticia que una empresa de esa categoría no se vaya de Navarra sino que vuelva a Navarra y además con nuevos productos. Entonces ahora ellos tienen que buscar con Industria y también, como ahora comentaré, con la parte social el mejor emplazamiento para que la factoría tenga un futuro de verdad, de futuro. Y en cuanto al trato a la parte social, poco puedo decir. Lo único que le puedo decir, señor Jiménez, es que en nuestras muchas horas de reuniones con la parte empresarial, que es con quien nos tenemos que reunir evidentemente como Gobierno, siempre hemos visto, y aquí está el Director General, que ha estado muchas más veces que yo, a la parte empresarial de Inquinasa muy preocupada, en el buen sentido de la palabra, por cómo tratar a la parte social. Es decir, ante lo que supone un cambio de implantación de una factoría ellos siempre han querido tener una relación correcta con su parte social. Claro, les corresponde a ellos, evidentemente, pero yo le puedo decir y no creo que sea ninguna indiscreción, sino todo lo contrario, que siempre hemos visto muy preocupada a la parte empresarial de Inquinasa por cómo gestionar, digamos, a la parte social para que sea lo menos traumático o lo más llevadero posible por todas las partes. O sea que en ese aspecto tenemos confianza en que no sea conflictivo ni mucho menos, sino que se pueda llegar a todo tipo de acuerdos con los trabajadores, como no puede ser de otra manera. Al fin y al cabo el objetivo ha sido precisamente reinvertir en Navarra para que un número importante de ellos pueda seguir trabajando en Inquinasa o como se llame la siguiente factoría. Eso es así. Por mi parte nada más.

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

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días. Agradezco al Consejero y al Director General su presencia en un tema y en un debate que al final yo creo que ha ido por otros derroteros. Supongo que será, por un lado, tratando de ocultar por parte del grupo principal de la oposición, el Partido Socialista, el problema real que existe en el proyecto presentado y, por otro lado, en cuanto a los otros grupos de la oposición como fruto de su desconocimiento. Prefiero que sea desconocimiento y no mala intención, pero en todo caso están mezclando asuntos y trayendo a colación algunos proyectos como el tema de Guenduláin, que ha sido mencionado tanto por el Partido Socialista como por Aralar, y que, repito, o bien es puro desconocimiento de qué es lo que se ha aprobado recientemente o simplemente ganas y mala intención de crear cierta confusión.*

En todo caso, lo que se nos presenta es un proyecto fruto de un concurso de ideas que ordena una zona importante de la comarca de Pamplona y que tiene como objeto inicial una estación del AVE pero que obviamente tiene un problema yo creo que francamente importante y es que no tiene tren. Tenemos una estación, tenemos el proyecto de las viviendas, tenemos el proyecto dotacional, tenemos el proyecto industrial, tenemos el proyecto tecnológico pero no hay tren, entonces el asunto francamente tiene cierta gravedad porque es obvio que todo esto tiene un sentido con base en la existencia de un tren de alta velocidad y su inmediata puesta en funcionamiento, porque todo lo demás es casi accesorio a la cuestión principal. En ese sentido, los asuntos competenciales siguen su curso y hay una realidad, que la creación de esa infraestructura compete al Gobierno del Estado, en este caso del Partido Socialista, que tiene que poner en marcha las vías, es decir, nosotros podemos hacer todos estos concursos de ideas, pero dormirán el sueño de los justos en tanto en cuanto no tengamos las traviesas del tren puestas en funcionamiento hasta la Y vasca. Hago un inciso, no sé por qué tanta polémica y tanta crítica con la dichosa Y vasca y el trazado. Este es el trazado que hay en 2007. ¿Intenciones de un Consejero puestas de manifiesto en un artículo de prensa? No es competente para determinar el trazado, por lo tanto, lo que pudiera decir en aquel artículo, que yo en este momento no recuerdo, era equivocado. Si decía algo de eso en el 99 se equivocaba el señor Palacios, porque tenemos claro que la voluntad del Ministerio, entonces del Partido Popular, reflejada por escrito en varios documentos era otra, con lo cual se equivocaba; o no estaba bien informado o

pretendía instar o forzar una modificación que obviamente no conseguía.

Tenemos un trazado, que es este, y todo lo demás, repito, a mí me parece absolutamente accesorio. Por lo tanto, tenemos que ordenar, tenemos que ir avanzando. El Gobierno de Navarra en lo poco que tiene de responsabilidad va dando pasos importantes, cuando hay voluntad de acuerdo se alcanzan acuerdos, este es un ejemplo, pero, repito, seguimos teniendo un problema importantísimo y es que en este momento el tren no se vislumbra en el horizonte ni por asomo. Esa es una realidad extraordinariamente preocupante diría yo. Se observa que al final es la voluntad de un gobierno de priorizar adónde van las inversiones, y se ve dónde prioriza y adónde van las inversiones, y eso se ve y se vislumbra en los Presupuestos Generales del Estado. Y más allá de discusiones sobre cuánto hay o deja de haber, que las hemos tenido y públicamente, es cierto que aquí no hay inversión suficiente para poner en marcha el tema de la alta velocidad de manera inmediata. No está reflejado en ningún lado y ha pasado la legislatura, porque a la legislatura del Partido Socialista, que empieza en esa fecha clave de marzo de 2004, le queda escasamente un año, y en escasamente un año no se va a hacer, esperemos que sí, pero francamente han pasado tres cuartas partes de legislatura sin que haya habido ningún avance. Se dice: ya llegará, el tiempo va pasando, repito, y obviamente no llega.

No quiero pensar que un futuro cambio de gobierno en esta Comunidad propicie acuerdos a posteriori. Todo es posible políticamente, pero sería francamente una cuestión grave. Pero al paso que va es obvio que más parece que se está esperando una posibilidad de ese tipo que una voluntad real del Gobierno de Madrid de invertir en esta Comunidad Foral. Y ante esa realidad, uno tiene que aguzar el ingenio y tratar de ver qué posibilidades tenemos, porque el tiempo pasa. Y ese bucle que ahora se está desmontando, ese lamentable bucle ferroviario hecho con poco sentido común hace ciento y pico años, desde luego, fue un lastre tremendo para el desarrollo de Navarra a través del ferrocarril. Francamente, presenta un mapa de vías evidentemente mejorable en el pasado y ha sido obviamente un impedimento para desarrollos empresariales que han tenido que ser superados por otro tipo de infraestructuras que se han hecho en esta Comunidad. Entonces, obviamente se ve que eso ha lastrado y que se necesita incorporar de forma inmediata el desarrollo de la alta velocidad. Y cuando eso no llega y otras comunidades que estaban en mucha peor situación que Navarra van incorporándose poco a poco y llevan ya en algunas de ellas con evidente éxito prácticamente quince años funcionando uno ve que es obvio que el tren, nunca mejor dicho, pasa de largo y que si no se sube a ese carro va a haber un déficit importante en el futuro. Las últimas deslocalizaciones ocurridas en Navarra, que no son tanto porque desde luego no van a otros países sino que van a otras comunidades vecinas, son fruto de una mejora en el tema de infraestructuras fundamentalmente, así lo dicen sus propios directivos, por lo tanto, razón de más para tener unas comunicaciones y unas infraestructuras acordes a los esfuerzos que Navarra está realizando para ello, esfuerzos que no son exclusivamente para Navarra, porque las vías de alta capacidad que pagamos los navarros con el peaje en la sombra y que desde luego han sido hechas en tiempo récord no son de uso exclusivo, y aunque están amparadas en la cobertura de la competencia exclusiva, es un guiño importante el decir que son exclusivamente de Navarra y las hacemos nosotros porque son de uso para todo el territorio nacional y para todos los ciudadanos de este país que es España y, por lo tanto, eso es un aporte más que hace Navarra a las redes de infraestructuras nacionales aunque estén incorporadas exclusivamente a su red foral.

En ese sentido, repito, aquí hay que tratar de ver por qué no se pone en marcha, y este partido político hizo el esfuerzo de trasladarse a Madrid para ver si era posible, ya que no se hacían, digamos, los gestos a gran escala, tratar de hacer un guiño en el Presupuesto General del Estado para posibilitar que Navarra pudiera afrontar el gasto de las infraestructuras de alta velocidad con cargo a sus presupuestos a través del Convenio, negociándolo posteriormente, lógicamente, con el Estado. Y se hizo así porque lo permite el espíritu y la letra literal del Convenio. La Comunidad Autónoma Vasca lo había hecho y lo había acordado de manera mucho más formal con el Gobierno del Partido Socialista con base también en su propio concierto y, en ese sentido, nosotros dijimos que tenemos ese mismo derecho y que se nos permita hacerlo. No se nos dice que no, pero, desde luego, esos gestos que se están exigiendo que se podrían hacer, en esa enmienda en concreto que hubiera sido, repito, un gesto cuando menos menor, hay que decir que únicamente el partido que la apoyó fue Eusko Alkartasuna. El Partido Socialista no lo hizo, el Partido Nacionalista Vasco no lo hizo, Izquierda Unida, con el conglomerado que tiene en el Senado, tampoco lo hizo, nadie lo hizo excepto Eusko Alkartasuna y, evidentemente, el Partido Popular, que en ese caso estaba apoyando ese compromiso que es algo más que un compromiso estético. Y eso da que pensar y resulta frustrante y entonces no puede ser suficiente con decir: oiga usted, ya se hará más adelante. No, porque, repito, parece ser que se está esperando como agua de mayo a que lleguen precisamente las elecciones de mayo, y eso, desde luego, es un insulto a la democracia, es un insulto a los ciudadanos de Navarra y es una forma de actuar en

política francamente lamentable. Y eso no puede ser porque está sometido exclusivamente a criterios de arbitrariedad del político de turno.

Cierto es que para resolver problemas menores el portavoz en este caso de esta Comisión del Partido Socialista, señor Lizarbe, ya nos aconsejaba que lo más razonable era, como hacía el alcalde de Zumárraga, supongo que alcalde socialista, descolgar el teléfono y llamar directamente al Ministerio para conseguir que parara un tren, pero, claro, a nosotros se nos antoja que esos procedimientos de descolgar el teléfono provienen de años anteriores a 1975, cuando uno hacía todo llamando a su amigo para jugar al tráfico de influencias. Aquí hay que hacerlo todo con base supuestamente en criterios objetivos. Y, repito, si España tiene que priorizar en otras comunidades autónomas porque tienen más necesidad yo creo que además estaría hasta de acuerdo. Estaría hasta de acuerdo en que en comunidades autónomas en las que la inversión en infraestructura viaria y de todo tipo es más necesaria que en Navarra se hiciera, digamos, una prioridad desde el Gobierno central, pero como es obvio que nosotros tenemos capacidad y un sistema fiscal que lo permite, la negativa a permitirnos hacerlo a través de nuestros propios ingresos y luego negociarlo con el Convenio es una negativa de tinte exclusivamente político, malintencionada y que no se sustenta, desde luego, en ningún argumento democrático de buenas relaciones entre los Gobiernos de España, que es el Gobierno superior, y el Gobierno de esta Comunidad Foral. Por lo tanto, no lo entendemos, no lo podemos comprender, nos parece que es un agravio comparativo francamente inadmisible y que supone una situación de clara desventaja para esta Comunidad Foral, que cierto es que aporta pocos números cuantitativamente para elegir al Presidente del Gobierno, son cinco Diputados, pero es obvio que no puede perder nuevamente este tren, porque, desde luego, volver a tener un concurso de ideas como el que aquí se ha presentado, francamente bueno e interesante, y estamos de acuerdo en ello todos los portavoces, repito, está muy bien, pero le falta lo principal, le falta el tren. Mientras no tengamos ese compromiso, desde luego, estaremos en una situación de desventaja y nuestro futuro, labrado con el esfuerzo de todos los navarros durante muchísimos años, puede estar cuando menos en situación de desventaja con respecto a nuestros vecinos y eso, repito, un navarro no lo pude admitir nunca.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRASNPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Yo le diría al señor Pérez-Nievas que ese párrafo final yo creo que es el resumen de todo lo que afecta a Navarra en este momento, ni más ni menos. Es decir, sería la mayor injusticia histórica de Navarra el que por cuestiones políticas que nadie puede entender Navarra quedase claramente perjudicada respecto al resto de España en materia de infraestructuras ferroviarias, y eso es lo que en este momento está pasando. Igual mañana deja de pasar, pero en estos momentos es lo que está pasando, y eso es lo que tienen que saber todos los navarros. Sería la mayor afrenta en materia de infraestructuras que se le haya hecho a la Comunidad Foral. ¿Por qué? Porque como Navarra ha estado acostumbrada durante decenas de años a que yo me lo guiso, yo me lo como, porque al fin y al cabo las infraestructuras en España eran carreteras, pues había que mirar poco al Estado para que te resolviera los problemas. Eso es así, esto está en el statu quo navarro, es decir, hasta ahora Navarra estaba muy bien posicionada porque era ella la que se hacía las cosas. Cuando ha llegado el momento en que es el Estado el que tiene que responder ante Navarra ha habido dos etapas. Y yo creo que es el momento de decirlo porque para eso estamos en el Parlamento. Ha habido dos etapas en este momento. Un tema fundamental: el agua. Navarra tiene resuelto el tema del agua porque el Estado quiso resolverlo. Podía haber dicho que no. Ya no tendríamos agua. Fue el Estado, evidentemente en colaboración con el Gobierno de Navarra, tema muy importante, cosa que no pasa en el resto del país. Aquí Navarra ha cofinanciado el embalse de Itoiz, ha cofinanciado el Canal de Navarra y tenemos agua porque un Gobierno en Madrid lo puso en marcha y otro lo continuó. Hoy hay agua en Navarra. Toca ahora al ferrocarril. Es el Estado el que tiene que hacer el ferrocarril en Navarra, solo el Estado, nosotros no podemos. Y entonces ligo con dos temas de gran importancia que también ha dicho el señor Pérez-Nievas: uno, ¿qué repercusión tendrá esto en Navarra en los próximos años? No lo podemos saber. Pero yo siempre digo lo mismo, nuestro trabajo es ver el futuro a diez años vista. Hay otros trabajos, que también son muy loables, en los que hay que ver el futuro para mañana, pero el nuestro es verlo a diez años vista. Cuando toda España tenga tren de alta velocidad y Navarra no tenga tren de alta velocidad, igual que ahora no tenemos conexión con Madrid por autovía, ¿qué va a pasar con Navarra? Pues que igual que ha habido una empresa que dice que se va porque no hay infraestructuras, cosa que no se cree nadie, igual dentro de diez años sí que lo dicen en serio, porque como las demás, las otras dieciséis comunidades autónomas van a tener autovías del Estado y ferrocarril del Estado y Navarra no va a tener... Igual sí que llega ese escenario real. ¡Pues vaya injusticia!*

Y luego, y con esto termino, respecto a priorizar las inversiones, también coincido plenamente con el señor Pérez-Nievas. En España es muy posible que haya otras regiones donde haya que gastar ahora el dinero del Estado. Es posible. Algo ya le tendría que tocar a Navarra, pero, bueno, vamos a hacer ese análisis. Pero el Gobierno de Navarra le ha dicho al Estado que descontaríamos la inversión del tren de alta velocidad en los años en que ellos tenían previsto invertir en Navarra, es decir, se construye el tren de alta velocidad entre los años 2007 o 2008 y 2013. Ya lo hemos construido. Lo paga Navarra y Navarra se lo descuenta del Convenio de los años 2015 a 2021, si quiere el Estado, que era cuando igual ellos tenían previsto construirlo. No es así con el Gobierno Vasco, como todos sabemos o como deben de saber. El Gobierno Vasco se lo va a descontar año a año. Yo creo que también tenemos que aspirar a ello. Pero es que es cierto que el Gobierno de Navarra ha planteado al Estado que se construya ahora y se pague cuando ellos se lo iban a gastar, con lo cual ante esa priorización efectivamente desde el punto de vista del dinero público, que por otra parte en este momento sobra en España, de que se aplique a otras regiones españolas nosotros no tenemos nada que decir. Se pagaría y se descontaría del cupo en los años en los que el Estado tenía previsto invertir en Navarra. Por tanto, vuelvo a lo que vuelvo, no hay quien lo entienda. Porque, además, y con esto termino, se está derivando un tema hacia lo que realmente ahora es importante en Navarra. He dicho que este proyecto también es importante, pero es que, además, que un Gobierno como el de Navarra, que es un gobierno leal, que ha demostrado al Estado que se puede trabajar con él y que hemos hecho todo perfectamente cuando hemos trabajo con el Estado, le diga al Estado que le adelantamos doscientos kilómetros de su red de alta velocidad... Pero si es para ellos. Hombre, la vamos a usar nosotros mayoritariamente, pero la red es del Estado. O sea, usted tiene que construir tres mil kilómetros en España, le adelantemos doscientos. Es como si a nosotros nos dijeran que nos adelantan una autovía. Pues igual hablaríamos ¿no? si alguien nos adelanta una autovía y además nos dice que la paguemos cuando teníamos previsto pagarla. No se entiende, y no se entenderá hasta que no se firme ese convenio.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, Consejero. Señora Santesteban, tiene la palabra.*

SRA. SANTESTEBAN GUELBENZU: *Gracias, señora Presidenta. Quiero dar la bienvenida y las gracias al señor Consejero por la explicación que nos ha dado. Yo quería dejar muy claro que, antecedentes aparte, bien está lo que bien acaba, y en este momento de lo que tenemos la garantía es de que el trazado va a unirse con la Y vasca. Desde luego, hay una constancia de que Eusko Alkartasuna ha estado por el tren de alta velocidad, por el trazado y por la financiación, y si hay que seguir insistiendo, señor Miranda, nosotros estamos absolutamente de acuerdo y no porque otros lo han hecho, sino porque tenemos la convicción de que tenemos una situación que nosotros la podemos hacer; si además se crea un precedente, malo es que se creen agravios comparativos.*

En todo caso, he de decir que la operación nos parece importante. Es verdad que a la importancia de la desaparición del bucle ferroviario se ha unido un planeamiento urbanístico que mejora ostensiblemente la zona que, al final, va a tener muchas posibilidades de diversificación en zonas comerciales, de parque tecnológico y de viviendas. Por cierto, el 50 por ciento de VPO es lo que dice la ley. Podían perfectamente ser las ocho mil, o sea, yo creo que dentro de semejante operación urbanística incluso hubiese estado bien –van a ser barrios nuevos– hacer las ocho mil cuatrocientas. En todo caso, el 50 por ciento es lo que dice la ley y espero que, desde luego, vengan acompañadas de las dotaciones propias, para que cuando se hagan no tengamos que estar aquí pensando en los problemas de que no hay consultorios, no hay guarderías, porque eso es muy importante y espero que también lo hayan visto.

Otra cuestión anecdótica. Me alegro de que se haya puesto el nombre de don Santiago Ramón y Cajal, porque la verdad es que aquí el Camino y el Reyno tienen nombres a manta y este es el único premio Nobel que hay, y la verdad es que tiene muy poquico, así que está bien que al final se hayan acordado de él.

Es verdad que nosotros también tuvimos reunión con los trabajadores de Huntsman o de Inquinasa y es verdad que a priori ellos son los únicos que van a estar en peores condiciones, porque el desplazamiento, por muy cerca que sea, desde luego, va a suponer un incordio. Se quejaban también de la falta de información que tenían con respecto a lo que a ellos les puede cambiar la vida, independientemente de que se desplacen veinte, setenta o cien kilómetros.

En cuanto a esa discriminación, señor Miranda, que siente usted con respecto al Estado, yo le tengo que decir que cada vez que se habla de infraestructuras que vertebran Navarra nos quedamos fuera los mismos. Usted ha vuelto a decir: el 95 por ciento tendrá el tren a menos de media hora. Pues es que el 5 por ciento somos los mismos que no tenemos autovías, que no tenemos... Y yo, que sabe que soy bastante..., no sé, que podemos llegar a entendernos, y como dice que si le sobran dineros en esa operación de los 105 millones, podríamos hablar más del tren, pues igual tenemos que ir pensando en una línea... Y, si no, lo

que tendremos que hacer será intensificar o potenciar el tráfico de mercancías, porque será la única posibilidad que tendremos los que no vamos a tener tren de alta velocidad de beneficiarnos de las ventajas, porque esto es lo bueno que iba a tener el tren, porque es verdad que esto vertebra lo que vertebra, pasa igual que con la autovía, es el corredor en el que van la autovía y el tren, y aquí las ventajas son para los que son, y los que estamos en el corner, señor Miranda, volvemos a estar ahora doblemente discriminados, porque no es que no vayamos a tener autovía, es que no vamos a tener tren.

En fin, yo me alegro por ese 95 por ciento y, desde luego, tendrá todo nuestro apoyo, pero sí que me gustaría que fuese pensando en esa discriminación que se siente cuando se ve que los demás van a tener y que nosotros no vamos a tener, que de alguna manera lo entienda con la intención que se lo digo, sin acritud, pero, desde luego, constatando que esto es una evidencia. Esto es como la justicia, es bueno si se hace pronto, en ese caso yo creo que llegar a un acuerdo sobre la financiación como ha llegado el Gobierno Vasco es absolutamente imprescindible, porque, además, entre otras cosas, cuanto antes lo hagamos, seguro que nos va a costar más barato y, además, creo que no se justifica de ninguna manera en que si otros lo pueden hacer nosotros no lo hagamos.

En todo caso, sepa que contará siempre con el apoyo de Eusko Alkartasuna para llegar a ese sistema de financiación que donde lo hemos podido conseguir como Gobierno y lo hemos propiciado lo mantenemos, pero que estamos absolutamente convencidos de la bondad de la figura y que, como digo, contará con nuestro apoyo.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Señora Santesteban, no puedo hacer otra cosa que agradecerle su posición y la de su partido en este proyecto y así constará para el futuro, porque las cosas son así. Si se apoya se refleja en la historia de los pueblos y si no se apoya aparece como aparece, esas cosas luego son difíciles de cambiar. Además, yo le agradezco especialmente por su posición geográfica en Navarra esta sensibilidad hacia este proyecto que, evidentemente, es para toda la Comunidad Foral y navarros somos todos.*

Le voy a hacer una consideración rápida en cuanto al número de viviendas de protección oficial. Efectivamente, es 50 por ciento, porque lo exige la ley, eso no es ningún mérito, pero también me gustaría hacer una reflexión breve, porque hay cosas que se pueden contar. En el plan de infraestructuras del Estado que se acaba de aprobar se dicen dos cosas en cuanto a operaciones urbanas ferroviarias en España: una, que se tienen que financiar mayoritariamente con los recursos propios del patrimonio del Estado, y evidentemente aquí se da, y, dos, que los desarrollos urbanos asociados tendrán que llevar un número significativo de viviendas de protección social. Eso está en el PEIT como directriz para el conjunto de España de este tipo de operaciones que, como digo, se está intentando hacer en muchas ciudades españolas. Bueno, pues cuando retomamos este proyecto con los actuales responsables del Ministerio de Fomento, nos dijeron: bueno, ¿estaréis pensando en hacer vivienda de protección oficial? Nosotros les dijimos: por supuesto, claro que sí. ¿Y en qué orden os movéis?, preguntaron. Pues en el 50 por ciento, dijimos. Se quedaron, literalmente, boquiabiertos y dijeron: bueno, no vamos a seguir hablando porque en el resto de España no hay manera. Así que en esta materia, con el apoyo del Parlamento y de los ciudadanos de Navarra, se hace un volumen de vivienda de protección oficial al que en otros muchos sitios de España ni se acercan. Entonces, lo digo como referencia a que, efectivamente, es un proyecto que no solo cumple las expectativas en Navarra sino que, además, para el Ministerio de Fomento las cumple amplísimamente desde el punto de vista de la promoción de protección pública.

Vuelvo a insistir en el tema de los trabajadores de Inquinasa y no puedo más que repetir lo que ha dicho el señor Jiménez. Yo creo que la parte empresarial está francamente concienciada de intentar llevar de la mejor manera posible esta parte del expediente, aunque le tengo que contestar al señor Jiménez que los plazos de este proyecto que hemos presentado hoy afortunadamente no tienen que ver con los del tren de alta velocidad, y digo afortunadamente en el sentido de que están desligados, es decir, no está condicionado el desarrollo de este gran proyecto a que el tren de alta velocidad se ponga en marcha. Tuvimos, digamos, la visión entre todas las partes de que esto se puede hacer con independencia de que el tren de alta velocidad vaya con alta o con baja velocidad.

Por tanto, respecto a los plazos del proyecto que hoy presentamos, creo que todavía no se pueden adelantar porque sería una imprudencia, pero es cierto que hay un proyecto sectorial redactado, un proyecto sectorial en tramitación, estatutos del consorcio muy avanzados, un protocolo con el Ministerio de Fomento muy avanzado. Entonces, bueno, el escenario que estamos manejando es dedicar el año 2007 a esa parte administrativa y en 2008, si todo va bien, tendrán que ponerse en marcha literalmente las obras tanto ferroviarias como de urbanización de este proyecto con un plazo de

ejecución de en torno a dos años o dos años y medio. Eso sería lo deseable y lo que se puede realmente plantear hoy por hoy: año 2007 preparación de todos los instrumentos necesarios y a partir de 2008, con un plazo aproximadamente de dos años y medio, obras de ejecución de la parte ferroviaria y buena parte de la acción urbanística.

Por mi parte nada más. Creo que he respondido a lo que planteaba.

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

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos. Más que nada quiero saludar y agradecer la presencia del señor Consejero y del señor Director General ante esta Comisión una vez más. Yo tenía entendido que el señor Consejero había venido a explicar la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y nada más, y que tomaríamos los apuntes necesarios para poder ver en qué plazos, cómo se iban a solucionar los presupuestos. Y todo eso se nos ha dado muy bien, y también he visto que era un tema muy importante y necesario para Pamplona, no hay que dudarlo, pero hemos visto que al final este debate se ha salido de su base, de lo que estaba previsto en la realidad y como siempre en Obras Públicas se ha centrado en un debate entre UPN y el Partido Socialista con sus fechas y sus plazos y reuniones en que no se ponen nunca de acuerdo. Por tanto, yo les pediría que de una vez por todas dejen de echarse en cara distintos documentos sin firmar, distintas fechas de referencia y distintos incumplimientos de pactos, y ya que, como se ha reconocido aquí, este es el tema más importante de Navarra en este momento, se pongan de acuerdo y tiren hacia delante para dar por zanjado este asunto lo antes posible. Gracias.*

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Gracias, señor Etxegarai, también por el tono de su intervención. No hay que repetir más que lo que hemos dicho hoy por activa y por pasiva. El del bucle es un gran proyecto. Como bien dice, tendríamos que haber hablado solo de él, pero no era posible porque, claro, es un bucle y una solución que está enmarcada en el otro gran proyecto que es el de la alta velocidad y era imposible separarlos porque no se pueden separar.*

Bueno, pues yo vuelvo a decir lo mismo, por parte del Gobierno de Navarra y seguro que también por parte de los dos partidos que lo sustentan estamos pendientes y listos para firmar todos los acuerdos posibles con el Estado en beneficio de Navarra. Este es un acuerdo firmado con el Estado, ha habido otros acuerdos excelentes para Navarra y estamos pendientes de firmar el otro gran acuerdo, que es el de la alta velocidad. En nuestra mano solo está esperar, insistir y decir que la lealtad es la que va a presidir, como así lo ha sido siempre, las relaciones entre el Gobierno de Navarra y el Gobierno del Estado. Por mi parte nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. Señor Lizarbe, tengo que decirle con sinceridad que realmente considero que el debate ha transcurrido con normalidad y que no merece usted tener un turno por alusiones; y tampoco considero que tal y como ha transcurrido el resto del debate haga falta un turno general. Yo también soy Parlamentaria y comprendo que a veces uno se queda con ganas de decir ciertas cosas, usted sabe que tendrá ocasión, pero en este momento considero que no le corresponde un turno por alusiones.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Señora Presidenta, es su decisión y, evidentemente, la respeto, pero sí que me gustaría que constara que no estoy de acuerdo con ella y que me parece que es cercenar las posibilidades de expresión de este humilde Parlamentario.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *De acuerdo, así constará. Agradezco su presencia al señor Consejero, al Director General, al Jefe de Gabinete y a ustedes, señorías, también su asistencia. No habiendo más puntos en el orden del día, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 8 MINUTOS.)