



DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura

Pamplona, 6 de febrero de 2008

NÚM. 3

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JESÚS PAJARES AZPÍROZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 6 DE FEBRERO DE 2008

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar de varias cuestiones sobre el [modelo ferroviario de Navarra](#).
- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que explique la opción del Gobierno de Navarra en relación con la construcción de la [variante de Iruzun](#) y los plazos de ejecución.
- Comparecencia de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que informe sobre la situación del proyecto de la [conexión viaria Navarra-Pirineos Atlánticos](#).
- Debate y votación de la propuesta de creación de una [ponencia](#) para estudiar y elevar propuestas sobre el modelo, inversiones y actuaciones futuras en las infraestructuras del ferrocarril en Navarra, presentada por la A.P.F. de Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua.

S U M A R I O

Comienza la sesión a las 9 horas y 40 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar de varias cuestiones sobre el modelo ferroviario de Navarra (Pág. 3).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra la señora Figueras Castellano (A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) (Pág. 3)

A continuación interviene la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 4).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra la señora Figueras Castellano, a quien responde la Consejera, y los señores Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Jiménez Hervas (G.P. Nafarroa Bai), Vázquez Royo (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) y Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra), a quienes responde, conjuntamente, la Consejera (Pág. 5).

Intervienen los señores Vázquez Royo y Jiménez Hervas, a quienes contesta la Consejera (Pág. 15).

Se suspende la sesión a las 10 horas y 57 minutos.

Se reanuda la sesión a las 11 horas y 4 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que explique la opción del Gobierno de Navarra en relación con la construcción de la variante de Irurzun y los plazos de ejecución (Pág. 16).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene el señor Jiménez Hervas (Pág. 16).

Seguidamente toma la palabra la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 17).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios intervienen el señor Jiménez Hervas, a quien responde la Consejera, los señores Vázquez Royo y Burguete Torres y la señora Figueras Castellano, a quienes contesta, conjuntamente, la Consejera (Pág. 17).

Comparecencia de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que informe sobre la situación del proyecto de la conexión viaria Navarra-Pirineos Atlánticos (Pág. 20).

Toma la palabra la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 20).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores Valero Erro, Jiménez Hervas, Vázquez Royo y Burguete Torres y la señora Figueras Castellano, a quienes, responde, conjuntamente, la Consejera (Pág. 21).

Se suspende la sesión a las 12 horas y 10 minutos.

Se reanuda la sesión a las 12 horas y 16 minutos.

Debate y votación de la propuesta de creación de una ponencia para estudiar y elevar propuestas sobre el modelo, inversiones y actuaciones futuras en las infraestructuras del ferrocarril en Navarra, presentada por la A.P.F. de Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua (Pág. 28).

La señora Figueras Castellano defiende la propuesta de creación de una ponencia presentada por su agrupación de parlamentarios forales (Pág. 28).

En el turno a favor toma la palabra el señor Jiménez Hervas. En el turno en contra intervienen los señores Valero Erro, Vázquez Royo y Burguete Torres. Réplica de la señora Figueras Castellano (Pág. 30).

Se rechaza la propuesta de creación de una ponencia por 4 votos a favor, 9 votos en contra y ninguna abstención (Pág. 34).

Se levanta la sesión a las 12 horas y 48 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 9 HORAS Y 40 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar de varias cuestiones sobre el modelo ferroviario de Navarra.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Buenos días, señorías. Buenos días, señora Consejera y señor Echávarri, bienvenidos a esta Comisión de Obras Públicas. Nos hemos reunido hoy aquí para tratar cuatro puntos que figuran en el orden del día en relación con diferentes temas. Empezamos con el primero, que es la comparecencia de la Consejera para informar sobre distintas cuestiones sobre el modelo ferroviario de Navarra. Es una comparecencia a instancias de Izquierda Unida. Sin más introducción, cedo la palabra al portavoz del grupo para que exponga las razones de su solicitud de comparecencia.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías, y buenos días, señora Consejera y señor Echavarri. La verdad es que el tema que nos trae hoy aquí y la comparecencia solicitada por nuestro grupo sobre todo lo relacionado con el tren tiene que ver con la importancia que ha dado este grupo a esta infraestructura, infraestructura que, por otra parte, puede y va a modificar, lógicamente, muchos aspectos de nuestra Comunidad, no solo el trazado, sino que esperemos, y estoy segura de que así va a ser, todo lo que tiene que ver con la economía y con la movilización que supone tener una infraestructura de estas características.*

Sabemos que después de firmado el Convenio Económico entre Navarra y el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero se manifiesta esa voluntad por ambas partes de que haya un impulso en esta infraestructura. Por otra parte, parece que queda claro que la financiación va a ser en principio con cargo al Convenio, como nosotros ya habíamos defendido que podía hacerse y, de hecho, parece que es la fórmula que se ha adoptado. Simplemente quiero expresar aquí una inquietud que lleva planteando mi grupo desde hace muchísimos años. Desde los años 90-91 veíamos que el tren era una alternativa, que tenía que ser, además, con la doble vertiente de transporte y de mercancías. Ayer en una de las reuniones que habitualmente se hacen en la Ribera –hay que tener en cuenta que este tema es sensible también en esa zona de Navarra– el presidente de la Asociación de Empresarios de la Ribera manifestaba su preocupación con respecto a esta obra importante y decía: bueno, parece que las cosas están muy definidas en lo que toca a Pamplona y la comarca, pero no así en la Ribera. Él puso incluso en duda

si iba a parar o no iba a parar en Tudela, aunque luego se despejaron, evidentemente, las dudas, porque a mí no me cabe ninguna duda desde el principio de lo que puede ser esta infraestructura y de que este tren va a parar en Tudela. Otra cosa es cómo se va a hacer, en qué condiciones, si va a contemplar la doble vertiente de transporte de mercancías y transporte de viajeros, bueno, pues esa es un poco la cuestión sobre la que queremos información. El señor Consejero Miranda despejó la duda y el tren, lógicamente, parará en Tudela y tendrá el impacto que todos esperamos a nivel económico, a nivel de impulso y, además, por qué no decirlo, de comunicación en red.

A nosotros, como digo, nos ha interesado siempre esta infraestructura y en este caso concreto lo que queremos saber es la posición del Gobierno en relación con la necesidad de establecer un amplio debate social sobre ese modelo, puesto que hay incertidumbre o inquietud en muchas capas de la sociedad, y cuando hablo de capas hablo de empresarios con responsabilidades y con interés en el tema y de la sociedad en general. Y nos gustaría, además, en ese sentido, que se hablara claramente de lo que va a suponer de desarrollo económico, de defensa del medio ambiente también dentro de lo que es esa infraestructura y de equilibrio territorial en todo el ámbito navarro.

A nosotros nos interesa mucho saber cuál es la información que en este momento pueda tener el Gobierno sobre cuál va a ser el punto de conexión con el tren a su paso por la Comunidad Autónoma Vasca. Nos interesa saber, lógicamente, las previsiones que se tienen, si es que las hay, sobre el impacto que va a tener también el tren, por lo menos en Navarra, a la hora de transportar mercancías sobre otro tipo de medios de transporte que son los habituales ahora, como es fundamentalmente el transporte por carretera. Y, en ese sentido, también dentro de ese convenio que el señor Consejero ayer dijo que espera y desea que se firme antes de las elecciones del día 9 de marzo, queremos saber qué previsión tiene el Gobierno de Navarra respecto a cómo va a influir Navarra en lo que es la licitación, control y todo lo que es el desarrollo de la adjudicación propiamente dicha de la obra.

Por lo tanto, que quede muy claro que a nosotros esto nos interesa, pero no es que nos interese ahora, cuando es una infraestructura que creemos que está ya a las puertas, sino que nos lleva interesando desde el año noventa y tantos, cuando ya se hablaba por lo menos en el ámbito local. Y se han dado pasos con los cuales nosotros hemos coincidido, como es la fórmula de pago mediante el Convenio, para avanzar en esa obra, y lo que nos mueve fundamentalmente es el interés por saber cómo vamos a gestionar desde Navarra en defensa del interés de la Comunidad, entendiendo la

Comunidad dentro del Estado, dentro de España, y además en lo que pueda suponer de comunicación con el exterior. Y, lógicamente, en función de las propuestas que se hagan desde el Gobierno coincidiremos o no. Hablo de una, porque, según ha aparecido siempre en prensa, en cuanto a la comunicación con la Comunidad Autónoma Vasca se han planteado varias posibilidades, pero nosotros aquí, a través de mociones o iniciativas, siempre hemos considerado que hay un trazado natural, que es por Alsasua, y eso es algo que nosotros lo hemos defendido siempre. Yo no sé si eso está o no está en la mesa de debate, de estudio y de opinión, lo digo por poner un ejemplo claro, unido a que yo entiendo que el tren tiene que tener esa función social y que nos preocupa cómo se va a plantear el tema de mercancías por lo menos en algunos aspectos de todo el trazado para que realmente tenga la doble vertiente.

Por lo tanto, es interés de este grupo conocer los cuatro puntos que he esbozado pero, de todos modos, si la señora Consejera tiene a bien dar cualquier otro tipo de información estaré encantada de recibirla y después podremos plantear, en todo caso, el debate sobre esta cuestión tan importante para nosotros, y considero, además, necesario que haya toda la participación posible para mejorar todo lo que sea posible en este ámbito.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias. Tiene la palabra la señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías, gracias por su bienvenida. Comparezco ante esta Comisión, como ya han sido informados, para hablar sobre distintas cuestiones relacionadas con el tren de alta velocidad a petición de la Agrupación de Parlamentarios Forales de Izquierda Unida. La primera de las cuestiones que plantea es acerca de la posición del Gobierno de Navarra en relación con la necesidad de realizar un amplio debate social sobre el modelo ferroviario de Navarra y sobre sus impactos en el equilibrio territorial, desarrollo económico y defensa medioambiental. En primer lugar, es importante aclarar un aspecto básico sobre este tema, como son las competencias. La infraestructura de transporte ferroviario de alta velocidad es competencia del Ministerio de Fomento dentro de la Administración General del Estado. La ordenación del territorio es competencia de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra. En relación con las infraestructuras de transporte, debemos remitirnos a la elaboración del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, aprobado mediante acuerdo del Consejo de Ministros con fecha 15 de julio de 2005. Dicha elabora-*

ción contó con un amplio proceso participativo, cuyos detalles pueden ser consultados en la web del Ministerio de Fomento.

Por lo tanto, en el ámbito de las competencias del Estado ya se ha producido el preceptivo proceso de información pública correspondiente a este ambicioso plan.

Respecto a las competencias de ordenación del territorio, que corresponden a la Comunidad Foral, la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo, prevé que la ordenación del territorio en Navarra se desarrolle partiendo de determinados instrumentos básicos, como son la Estrategia Territorial de Navarra y los planes directores de ordenación territorial. En todos los procesos de elaboración de estos instrumentos es donde se prevé la colaboración administrativa y la participación pública, y así es como se han elaborado.

La Estrategia Territorial de Navarra es un instrumento aprobado en el Parlamento en junio de 2005 tras un amplio proceso de participación y debate promovido por el Gobierno de Navarra entre los años 2001 y 2005. Cabe recordar que la Estrategia Territorial de Navarra prevé la construcción del tren de alta velocidad como elemento estructurante en la ordenación del territorio de Navarra que contribuirá a su desarrollo social, a su desarrollo económico y a su competitividad. En consecuencia con lo expuesto, queda afirmar que tanto en el ámbito del Estado como en el de la Comunidad Foral de Navarra se ha producido un amplio debate en el proceso administrativo de aprobación de estos dos importantes instrumentos de planificación estratégica. Los procesos administrativos previstos para su elaboración deben llevarse a cabo con el rigor, seriedad y orden previsto en la normativa y entendemos que no deberían reabrirse una vez consensuados y concluidos. Ambos documentos, tanto el PEIT como la Estrategia Territorial de Navarra, son coincidentes en sus planteamientos básicos y prevén la implantación del Corredor Navarro de Alta Velocidad, el formato de doble vía, ancho UIC, para tráfico de viajeros y de mercancías, manteniendo la continuidad de la actual vía de ancho Renfe.

Este modelo ferroviario supone la implantación para el transporte de viajeros de un sistema moderno, eficiente y competitivo en medias distancias, el fomento del ferrocarril como sistema futuro de transporte de mercancías, siguiendo las políticas de la Unión Europea, y la integración en el sistema ferroviario europeo de acuerdo con las directivas comunitarias que propugnan la homogeneización de un sistema único.

Respecto a los impactos del tren de alta velocidad en el equilibrio territorial, debemos remitirnos

de nuevo a la Estrategia Territorial de Navarra, cuyos trabajos concluyen que su implantación facilitará la accesibilidad de las personas y mercancías al espacio único europeo, y, por lo tanto, contribuirá al desarrollo económico y social de Navarra y aumentará la competitividad de nuestras empresas.

En relación con los aspectos medioambientales, el trayecto Zaragoza-Pamplona cuenta con las correspondientes declaraciones de impacto ambiental. Los proyectos de construcción serán rigurosos con el cumplimiento de las determinaciones que estas imponen y les puedo asegurar que el Gobierno de Navarra velará por cumplir con rigor los condicionantes medioambientales en todas las fases de ejecución del proyecto.

A continuación abordaré el segundo punto de esta solicitud de comparecencia, en el que la Agrupación Parlamentaria de Izquierda Unida solicita información sobre el punto de conexión con la red vasca de alta velocidad.

En primer lugar, he de informarles que así como el tramo Zaragoza-Pamplona cuenta con la declaración de impacto ambiental, como ya he comentado anteriormente, en el tramo Pamplona hasta la conexión con la Y vasca únicamente existe un estudio de alternativas, que son, como pueden observar, las dos que quedan a su derecha.

No se ha realizado ninguna tramitación administrativa. De acuerdo con las declaraciones de la Ministra de Fomento, el estudio informativo se iniciará cuando se publique el estudio funcional del corredor Cantábrico-Mediterráneo previsto para junio de 2008. El Gobierno de Navarra pretende que se redacte lo antes posible un estudio informativo con el correspondiente estudio de impacto ambiental que analice todas las posibles alternativas para esta conexión, es decir, las dos previstas en el estudio de alternativas del Ministerio más la tercera alternativa, que es la queda a su izquierda, que es la que también reclamaba la Comunidad Autónoma Vasca. Dicho estudio debe contemplar todas las posibilidades y valorarlas desde el punto de vista funcional, ambiental y económico en un análisis multicriterio.

Una vez realizado el estudio, este se someterá, como prevé la ley, a un proceso de información pública. Será tras este proceso cuando se deberá decidir cuál es la alternativa más conveniente. El Gobierno de Navarra considera frívolo apostar a priori por una alternativa sin que la información proporcionada por dicho estudio esté disponible.

En cuanto a las previsiones de transporte de mercancías en la futura red, el Corredor Navarro de Alta Velocidad está definido en el PEIT –Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes– como una red de altas prestaciones para tráfico

mixto de pasajeros y mercancías. Desde el Gobierno de Navarra apoyamos este planteamiento ya que consideramos que de acuerdo con lo previsto en el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, de 2001, el transporte de mercancías debe migrar al sistema ferroviario. La construcción de una red ferroviaria con ancho UIC y homogéneo en el sistema de señalización europeo contribuirá a la eficacia futura de este sistema de transporte.

Por otra parte, el Gobierno de Navarra también fomentará el traspaso del transporte de mercancías del sistema viario al ferroviario mediante la implantación de plataformas logísticas intermodales. El plan de áreas logísticas que está desarrollando el Gobierno de Navarra y que se dará a conocer en breve espacio de tiempo concretará estas actuaciones.

Finalizaré esta exposición con la última de las cuestiones que me planteaban en esta solicitud de comparecencia en relación con las competencias del Gobierno de Navarra a lo largo de todo el recorrido del Corredor de Alta Velocidad en Navarra. De acuerdo con el convenio que se está negociando con el Ministerio, si bien las competencias son de la Administración General del Estado, esta encomendará al Gobierno de Navarra los trabajos de proyecto, licitación, adjudicación, dirección y control de obras en el tramo que discurrirá entre Castejón y Pamplona, así como la tramitación de las expropiaciones en todo el territorio navarro, es decir, desde el límite de provincia hasta Pamplona.

Por último, respecto a las competencias en materia de medio ambiente, estas corresponden al Estado y la dirección de obra del Gobierno de Navarra llevará a cabo el seguimiento ambiental, informando directamente al Ministerio de Medio Ambiente, que es el órgano competente.

Por mi parte, nada más. Espero sus preguntas.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señora Consejera. Señora Figueras.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Gracias por la parte de la información que se ha dado, pero a estas alturas de la cuestión y en vísperas de poder cerrarse ese convenio con el Gobierno de España, lo cierto es que quedan todavía muchísimas lagunas por concretar y yo me imagino que en este caso se estará a la expectativa. Creo que ya que el Gobierno de Navarra ha peleado y exigido, creo que con lógica desde el punto de vista de la responsabilidad que tiene como Gobierno de Navarra, para conseguir una infraestructura de estas características y lo ha exigido durante los últimos cuatro años con tanta vehemencia, lo cierto es que ahora da la sensación de que se está un tanto a la espera de qué es lo que va a pasar para la firma de ese convenio. Mi grupo considera necesario en este

momento que el Gobierno de Navarra en la parte que le toca tome la iniciativa para hacer las propuestas en aquellas cosas o aspectos en los que todavía no está nada concretado. Me imagino que el objetivo es sacar el convenio cuanto antes y además sacarlo de la mejor manera posible, pero, como ya conocemos, desde el límite de provincia hasta Pamplona hay algunos aspectos ya concretados, ya sabemos que todo el tema del impacto es público, pero en cuanto al trazado en el punto concreto de la estación de Tudela todavía no sabemos por dónde va a pasar. Es cierto que nosotros manifestamos esa preocupación, pero no somos el único grupo político de Navarra que manifiesta esa preocupación. Hace escasa fechas también el grupo socialista en el Ayuntamiento de Pamplona planteaba abrir un debate público sobre la futura ubicación, porque al margen de que nosotros como políticos no tengamos que entrar en el cómo y por dónde se va a hacer el trazado, sí que tenemos que tener criterio político por lo menos de que si ese trazado nuevo del tren va a cumplir la doble función del transporte de mercancías y de viajeros, sabemos que la actual ubicación aparentemente tiene problemas serios para poder soportar esa doble función. No es nuestra intención en este momento decir, lógicamente, por dónde va a tener que pasar, pero sí nos interesaría saber del Gobierno, que es el que tiene la responsabilidad, dónde está planteando como más lógico que se ubique esa nueva estación, si va a ser en la nueva, si no lo va a ser, si eso condiciona o no desarrollos urbanísticos de la propia ciudad. Además, lógicamente, como usted bien ha dicho y ayer también lo comentaba el señor Consejero Miranda, las plataformas logísticas están estratégicamente en unos puntos de lo que es el área de influencia de la capital ribera y, lógicamente, eso va a estar condicionado. Yo no sé si hoy no se puede decir porque no se quiere o porque realmente se está en función de lo que se pueda negociar o firmar, pero lo lógico es que el Gobierno, entiende mi grupo, vaya con propuesta concreta.

Y con respecto al tramo de Pamplona hacia la comunicación con la Y vasca, yo creo que todavía está por hacerse todo lo más importante, que es la declaración de impacto. Sabemos que la Estrategia Territorial de Navarra marca un criterio, pero eso va a estar influido, lógicamente, por la decisión de por dónde se plantee el trazado y tampoco ahí parece que se haya avanzado demasiado. Sigue habiendo las tres propuestas que yo he manifestado al principio, hay dos más consolidadas y otra tercera que también pudiera ser una nueva propuesta de enlace, y a nosotros nos parece lo más lógico utilizar lo que ya está marcado tradicionalmente como un punto importante en Navarra y en esa zona en concreto de Alsasua y el área de influencia. Por lo tanto, en este sentido

poca luz se ha arrojado sobre lo que ya se había dicho anteriormente, y lo cierto es que estamos a muy pocas fechas de firmarse un convenio importante, un convenio reclamado por el Gobierno de Navarra insistentemente, y a mí me parece que el Gobierno no deberá ir, y no creo que vaya, a la negociación de ese convenio a expensas de qué es lo que va a marcar el Gobierno central, porque conviene, es responsabilidad del Gobierno de Navarra, ya que estamos en este ámbito parlamentario, y yo, desde luego, lo exijo desde la parte que me toca, tener decididos pasos, aspectos, y que tengamos además una propuesta en todo caso para contrastar con la propuesta que pueda tener el Ministerio de Fomento, pero no cabe duda de que esto tiene que ser un acuerdo entre partes y entiendo que no debería haber más dificultades que aquellas estrictamente necesarias y ajustadas a decir: bueno, pues este problema se tiene que solventar de esta manera y aunque ustedes se empeñen estamos obligados, pero por lo demás lo lógico es que sea convenido entre las partes y que además sea, en este caso, con el máximo beneficio, lógicamente, para nuestra Comunidad.

Por lo tanto, a mí me deja insatisfecha la explicación que ha dado la señora Consejera, porque es verdad que va a haber un desarrollo de plataformas logísticas a lo largo de la Comunidad, la previsión de la ampliación de la Ciudad del Transporte es una evidencia ya, la propuesta en la Ribera con dos plataformas en el área de influencia de lo que es la Ribera también, pero lo cierto es que seguimos sin saber por dónde y cómo se va a trasladar. Nosotros hemos hecho una apuesta por que la estación de Tudela salga, pero no va a ser una apuesta o un empecinamiento sin más, simplemente es que parece ser que la lógica nos llevaría a que estando prevista esa plataforma logística en el área de la macrociudad agroalimentaria y además estando muy conectada por las diferentes vías rápidas, tanto la A-15 como la 232, la futura AP-68, y demás, parece lógico que eso tenga una consideración, y no una consideración a corto plazo, sino que eso se vea a largo plazo, porque hay que considerar que esta inversión tiene interés sobre todo porque vamos a trabajar para el largo plazo.

Por lo tanto, a mí me parece escasa la información que nos ha dado, y yo, desde luego, lo que pido y exijo en la parte que puedo y debo hacer como oposición y control al Gobierno, es que, lógicamente, el esfuerzo que tiene que hacer el Gobierno es mayor entiendo a la hora de negociar con el Gobierno central.

Por otra parte, a mí me interesaría saber un poco con más detalle, no sé si eso es posible, el impacto, que igual es económico, que pueda suponer la apuesta que se va a hacer, y además ahí coincido totalmente con la propuesta que desde siempre ha

hecho el Gobierno, para que el transporte se haga fundamentalmente a través del tren y que, además, se haga un estudio detallado, primero, para conocer el impacto que puede tener y porque además es conveniente prever las cosas, y el Gobierno, entre otras cosas, lo que tiene que hacer es prever situaciones a futuro. Por tanto, en ese aspecto tampoco he tenido la información que deseaba.

En resumidas cuentas, aparentemente estamos como estábamos hace más de un mes y lo que nosotros reclamamos es que el Gobierno, desde luego, tiene que trabajar por hacer una propuesta, y además lo lógico es que esa propuesta hubiera sido conocida hoy por la premura que exigía ayer el señor Miranda para que esa firma de convenio sea cuanto antes, porque es cierto que se abre un nuevo período a partir de las próximas elecciones del 9 de marzo. Se supone que si revalida el Gobierno del Partido Socialista no se va a echar atrás, y es de suponer también que si las cosas se alterasen no sería el PP el que pusiera obstáculos al acuerdo, pero lo lógico es que las cosas se hagan cuanto antes mejor y, desde luego, lo que a nosotros nos interesa en este momento es que el Gobierno de Navarra tenga esa propuesta de negociación de convenio sobre la mesa y, desde luego, que esta sea conocida por este Parlamento.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Muchas gracias, señora Figueras. ¿Prefiere la señora Consejera contestar ahora? De acuerdo.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Presidente. Vamos a ver si consigo satisfacer en mayor medida las demandas de información de la Agrupación de Izquierda Unida. Decía usted, señora Figueras, que es responsabilidad del Gobierno hacer determinadas propuestas al Ministerio porque se trata de un acuerdo entre las partes. Indudablemente, así es. El Gobierno está defendiendo determinadas posturas, lamento que en su solicitud de comparecencia no me quedara claro que tenía usted un interés tan focalizado en el tema de Tudela, pero ahora mismo se lo voy a aclarar. No le quede ninguna duda de que el Gobierno ha asumido esa responsabilidad y que ha propuesto, y así se recoge en el borrador del convenio que se está negociando, la posibilidad de que se haga un estudio informativo para contemplar la variante de la red ferroviaria en Tudela. Como bien sabe, hace tiempo que el Gobierno de Navarra se ofreció al ministerio para pagar esos estudios que son competencia del ministerio. Nos ofrecimos a hacerlos y a pagarlos, pero el ministerio no consideró oportuno, porque no lo ha hecho en ninguna ocasión, que ninguna comunidad autónoma hiciera esos estudios y tampoco aceptó nuestro ofrecimiento respecto al pago de dichos estudios, pero sí está

contemplado y recogido en el texto del convenio que estos estudios se vayan a realizar porque el Gobierno de Navarra tiene mucho interés en que esto sea así.

En cualquier caso, pese a que, efectivamente, es un acuerdo entre las partes y el Gobierno de Navarra está defendiendo con ahinco todo lo que considera necesario, también tiene usted que saber y conocer que no es un acuerdo entre partes iguales. Esto es competencia del Estado, ellos pueden llevar a cabo el proyecto que les parezca más oportuno y por supuesto que estamos nosotros para reclamar lo que nos parece mejor para Navarra.

En cualquier caso, en este momento dice usted que no estaba claro el trazado. Bueno, esto no es del todo cierto. El trazado está perfectamente claro en la declaración de impacto ambiental, que es lo que permite echar a andar las obras, y en la declaración de impacto ambiental que está aprobada por el ministerio el trazado aprobado es el que atraviesa Tudela. Lo que pasa es que el Gobierno de Navarra se ha ocupado de que se contemple en el convenio la posibilidad, como digo, de realizar los estudios oportunos que permitan hacer la variante de Tudela.

En cualquier caso, este texto, como sabe, necesita la aprobación del Parlamento, así es que no se preocupe, porque antes de que se firme por supuesto que será conocido por todas sus señorías.

En cuanto a la conexión con la Y vasca, debo incidir otra vez en que al final, aun siendo competencia del Estado, nosotros, y compartiendo algunos de los criterios que usted ha expuesto, estamos compartiendo la propuesta del trazado que en principio no contempla el estudio de alternativas que reclama el País Vasco que ha nombrado usted y que nosotros también compartimos. En cualquier caso, es imposible ahondar más en esto y mucho menos en el ámbito de la negociación del convenio actual, porque estamos hablando de tres Administraciones distintas y, lógicamente, el ministerio con buen criterio entiende que todo lo que supondría la conexión y que afecta a la red ferroviaria al otro lado del límite de Navarra tiene que ser también consensuado con otra comunidad.

En este momento no estoy en condiciones de afirmar que el ministerio haya aceptado someter a estudio esta alternativa, pero las expectativas son positivas al respecto, y entendemos que en el clima de colaboración que está habiendo entre el ministerio y el Gobierno de Navarra, junto, por qué no decirlo, con la colaboración con la que estamos contando por parte del Partido Socialista de Navarra, entendemos que esta petición no tiene visos de ser rechazada.

Respecto al impacto económico, qué quiere que le diga. El impacto económico que va a tener el

desarrollo de esta obra, de este proyecto, la implantación del corredor navarro de alta velocidad va a ser lo nunca visto. ¿Por qué? Porque hasta ahora nunca se había invertido semejante cantidad de dinero en tan poco espacio de tiempo. Ha habido proyectos y obras de mucha envergadura cuya implantación o construcción se ha dilatado en un período de tiempo mucho mayor, y en este momento, cuando, además, las predicciones generales económicas no son demasiado halagüeñas, la verdad es que a cortísimo plazo va a suponer un impacto muy positivo en la economía y en el empleo, pero a medio y a largo plazo tiene esas consideraciones que le he nombrado contempladas tanto en la Estrategia Territorial de Navarra como en el PEIT.

Respecto a datos concretos de la posible migración del transporte de mercancías al transporte ferroviario, en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte, que es el que preveía el desarrollo de la red ferroviaria de alta capacidad, no existen datos concretos –los hemos buscado para tratar de complacer su petición– y tampoco el Gobierno de Navarra ha hecho una medición expresa ni yo le puedo dar ahora porcentajes o datos numéricos concretos sobre cuál va a ser esa migración. Sí es cierto que aunque estamos haciendo lo correcto, el ministerio está haciendo lo correcto y el Gobierno de Navarra está haciendo lo correcto, sabemos que va a ser un duro y largo camino la migración del transporte por carretera al ferroviario. ¿Por qué? En primer lugar, porque en este momento el transporte de mercancías por carretera supone un noventa y siete y pico largo por ciento, casi un 98 por ciento, de todo el transporte de mercancías tanto en la Comunidad Foral como en el resto del Estado, las cifras son muy parecidas, pero, además, la ejecución de las infraestructuras es un paso tan importante como que es el primero que hay que hacer, pero disponer de las infraestructuras necesarias no va a garantizar que el transporte de mercancías por la vía ferroviaria sea competitivo respecto al transporte por carretera, para eso el mercado de los operadores se tendrá que adecuar a las nuevas circunstancias del mercado. Pero, como decíamos, siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea y con el convencimiento de que es lo que hay que hacer y de que es lo que hay que favorecer, estamos trabajando en ello a sabiendas de que va a ser muy complicado pero a sabiendas también de que, desde luego, va a suponer una mejora y un comienzo de ese cambio difícil pero que hay que empezar a hacer.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Muchas gracias, señora Consejera. A continuación tiene la palabra cada uno de los representantes de los respectivos grupos. Les recuerdo que las

normas marcan que tienen diez minutos máximo. Señor Valero.

SR. VALERO ERRO: Muchas gracias, señor Presidente. Supongo que me sobraré la mitad del tiempo. En primer lugar, quiero dar la bienvenida a la señora Consejera, así como al director general y a su jefa de gabinete. Bienvenidos al Parlamento nuevamente.

Quisiera comenzar haciendo referencia a las palabras de la señora Figueras, porque de alguna forma me sorprende que históricamente una cosa sea lo que se dice y otra cosa lo que se escribe, porque, claro, la señora Figueras viene aquí a apoyar el tren de alta velocidad pero resulta que en los escritos no lo apoya, porque, claro, en los escritos dice que hay que abrir un nuevo debate sobre qué modelo de ferrocarril queremos en Navarra. Yo lo que sí le pediría es que se pusieran de acuerdo entre lo que dicen y lo que escriben en los documentos, porque esa dualidad que tienen ustedes de decir en un foro una cosa y en otro otra creo que a la opinión pública la tiene que dejar un poco sorprendida.

Después de escuchar toda la intervención de la señora Figueras podemos llegar a la conclusión de que parece ser que el problema ha sido Tudela y la variante de Tudela. La Consejera ha respondido perfectamente que en este caso las obras corresponden claramente al Estado, son obras de competencia del Estado, y que se está conviniendo con el Estado a la hora de ejecutar esas obras. Yo creo que el convenio es un gran logro para ambas Administraciones. Es un convenio en el que se recoge que las obras de la parte de Castejón a Pamplona van a ser adjudicadas y de alguna forma seguidas por el Gobierno de Navarra. Eso va a originar una agilidad para que una vez firmado el convenio se pongan en marcha los proyectos de ejecución inmediatamente. Ha sido algo histórico el debate social que se ha producido en todos los Ayuntamientos. Los Ayuntamientos hemos tenido opciones de presentar alternativas, las cuales se nos han contestado.

Hay que entender que el tramo de Castejón a Pamplona está aprobado desde el año 2004, creo recordar. Una de las primeras actuaciones del señor Morlán, en junio de 2004, fue aprobar ese corredor, el tema de la DLA, y de alguna forma nos encontramos con que también se ha hecho el tramo de Zaragoza a Castejón, con lo cual lo que queda es aprobar ese convenio y que cada uno haga sus labores. Efectivamente, queda el tramo de Tudela, del que la Consejera ha dicho que se está trabajando en ese estudio y que va en el borrador; y, por otro lado, queda la conexión con la Y vasca con sus tres posibles conexiones, cuestión en la que, efectivamente, son tres las Administraciones con las que hay que convenir. Se ha

puesto una fecha, que la pone el ministerio, que es la fecha de junio o julio de 2008, momento en el cual parece ser que se tomará la decisión de cuál es la alternativa. Y yo creo que poco más hay que decir, sino agradecer el trabajo y la explicación que ha dado en esta Cámara y que, bueno, espere-mos que luego esto siga por el camino que todos esperamos. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Valero. Tiene la palabra el portavoz de Na-Bai.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Consejera andrea, Parlamentari jaun-andreok, egun on guztioi. Buenos días, señora Consejera, buenos días, señores Parlamentarios y Parlamentarias. La verdad es que tengo aquí las notas del último debate que tuvimos en esta Comisión en 2006 y no ha cambiado sustancialmente la aportación que en esta comparecencia nos hace el Gobierno a través de la Consejera con respecto a la información que aporta en relación... Nosotros sí nos apuntábamos a la definición que hacía Izquierda Unida del modelo ferroviario para Navarra, sobre eso no ha dicho nada, pero tampoco sobre el denominado tren de alta velocidad o tren de altas prestaciones.*

Hombre, nosotros sí que creemos que era una buena oportunidad para que el Gobierno de Navarra transmitiese a esta Comisión y a estos grupos parlamentarios realmente qué visión tiene en nuestra Comunidad del papel y la función que le gustaría que cumpliera el ferrocarril como medio de movilidad de personas y mercancías. Y cuando hablamos de ferrocarril, es un error; y además es un error importante para el futuro de esta Comunidad, pensar que hablar de ferrocarril es exclusivamente tener que hablar del tren de alta velocidad. Así lo entendemos nosotros, creemos que reducir el debate sobre el ferrocarril en nuestra Comunidad al tren de alta velocidad es un error y no queremos ni nos parece conveniente que el Gobierno esté cayendo en este reduccionismo.

Da la sensación de que realmente no tienen muy claro qué planteamiento queremos en el futuro en esta Comunidad con el ferrocarril y corremos el riesgo de que en vez de apostar por una política en torno al mismo para esta Comunidad seamos simplemente la definición que nos da, un corredor, y todos entendemos lo que quiere decir un corredor, quizás la mayor aportación que haría esta Comunidad, donde cada vez hay más personas jubiladas, sería ponernos en la orilla del tren o encima del puente a verlo pasar. No creo que esa sea la mejor apuesta que podemos hacer.

Respecto a la pregunta que le ha hecho la portavoz de Izquierda Unida, hombre, es difícil realmente saber o cuantificar exactamente la repercusión que una apuesta de este tipo, la del

ferrocarril, tiene sobre los diferentes elementos de la movilidad, fundamentalmente el transporte por carretera, porque es cierto que es evolutivo, pero no es menos cierto que todo el mundo está haciendo sus proyectos y sus apuestas. Todos los países europeos tienen su apuesta específica y apuestan por que la movilidad de personas, la movilidad de mercancías, que fundamentalmente se está haciendo a través de la carretera, en cantidades concretas, en porcentajes concretos se desvíe hacia el ferrocarril. Las limitaciones del Gobierno de Navarra nunca podrían justificar que esta Comunidad no tenga una apuesta concreta de qué pretensiones y adónde quiere ir y adónde quiere llegar. Por lo tanto, ese planteamiento no nos resulta suficiente y, desde luego, no nos resulta justificable, porque, al final, da la sensación de que el Gobierno de Navarra en este tema va a hacer una función de intermediario con respecto a la competencia del Estado, pero, claro, eso no está ni bien ni mal en el sentido de que si solamente se trata de hacer de intermediario y pagar el dinero y llevar la dirección de obra, pues no aporta gran cosa, al final, la obra estará hecha, la habrá pagado quien la tenía que pagar y punto. Si esa función repercuer-tiera para un trabajo, un convencimiento y una apuesta sería en beneficio de lo que queremos aquí, no de las planificaciones que incluso podría tener el Estado, porque tendrá una visión mucho más parcial y más limitada de nuestra Comunidad, estaría bastante mejor. Al final, aunque lo pague el Estado, aquí se van a invertir muchísimos millones de euros, y el tema es qué rentabilidad les vamos a sacar a esos millones de euros que se van a invertir. Insisto, ¿solamente un corredor cuya función es ir desde más lejos a más lejos y que va a hacer una aportación parcial a esta Comunidad? ¿Cómo nos podemos aprovechar de una infraestructura de este tipo apostando por el ferrocarril con vías de futuro? Pues yo creo que aquí deberíamos estar hablando de todo esto, y no coincido con la Consejera de ninguna forma cuando dice que el debate ha sido amplio y suficiente y la participación social también. No creo que sea así, creo que siempre es escaso y que, además, en un tema como este hay sectores importantes de la población que demandan más información y más participación.

Por ejemplo, aquí deberíamos estar hablando de cuántos enlaces de mercancías va a tener este tren en Navarra. ¿Va a tener en la Ciudad del Transporte?, ¿va a tener en la Ciudad Agroalimentaria de Tudela?, ¿va a tener en la planta de biodiésel de Caparroso?, ¿va a tener en Sakana para el polígono industrial? ¿Va a tenerlos o no va a tenerlos? Eso es lo que deberíamos estar debatiendo aquí en relación con qué servicios va a prestar a esta Comunidad. Y deberíamos estar pensando aquí y debatiendo aquí, porque es competencia nuestra, lo siguiente: bueno, como obli-

gatoriamente hay que eliminar el bucle ferroviario de la comarca de Pamplona, ¿qué va a pasar con la vía vieja?, ¿es la misma vía que la del tren de alta velocidad o se va a hacer en paralelo una segunda vía?, porque la estación va a ser aprovechable, se supone, va a ser compatible el uso normal con el uso de la alta velocidad. Y si en ese bucle obligatoriamente las infraestructuras son compatibles, ¿por qué en el resto del trazado no son compatibles? De eso tendríamos que estar debatiendo aquí.

Y pongo un ejemplo. Si una persona de Tafalla, de donde es el señor Valero, quiere ir; me da igual, a Zaragoza a Madrid, a Donosti o a París en el tren, ¿va a tener un tren...? Como parece que ni el señor Valero reivindica que pare en su pueblo, vamos a dar por hecho que no va a parar, porque si no lo pide el señor Valero, que es del partido del Gobierno, como para pedirlo los demás. Bueno, pues no para en Tafalla, pero si un señor o una señora de Tafalla quiere ir a un punto de estos en el tren de alta velocidad, ¿va a tener un tren de cercanías para poder trasladarse a Tudela o a Pamplona o va a tener que ir en su coche y aparcar el coche durante una semana al precio que cuesta el aparcamiento en Tudela o en Pamplona?

De eso tendríamos que estar debatiendo en esta Comisión, del ferrocarril y de la apuesta por el ferrocarril, de eso se trata de debatir aquí, es decir, donde no vaya a parar el tren este que va a esa velocidad infernal, ¿vamos a tener otras alternativas de ferrocarril? ¿Esta Comunidad apuesta por el ferrocarril?

Otra reflexión muy concreta también. Respecto al modelo clásico, siempre se ha dicho que esta Comunidad ha vivido de espaldas o de culo o no sé cómo... Esta Comunidad será la única que no tiene doble vía. ¿Apostar por el ferrocarril es que si se hace el de altas prestaciones vamos a seguir permanentemente con el clásico de una sola dirección? ¿O estamos apostando y este Gobierno apuesta por que haya un desdoblamiento para que el tren de cercanías funcione y preste un servicio? Esa es la reflexión que nosotros creíamos que se tenía que dar aquí y que no está muy claro que se vaya a dar. Yo creo que el Gobierno no ha venido con voluntad para hacerlo.

La verdad es que incluso el Gobierno ya aportó este mapa hace dos años a este Parlamento. Eso quiere decir que no se ha avanzado mucho en lo que tiene que ver con la conexión con la Y vasca. El resto del trazado estaba suficientemente definido. Espero que aunque el Gobierno no nos lo quiera contar haya algo más avanzado, porque, si no, no entiendo muy bien.

Y acabo con una cuestión, se viene informando y se viene haciendo alarde del buen convenio

negociado. Señora Consejera, en representación del Gobierno, ¿lo van a firmar ustedes antes de las elecciones, justo en vísperas electorales?, ¿o cuándo está previsto que se firme? Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Jiménez. Tiene la palabra el portavoz del grupo socialista.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señora Consejera, señor director general, señora jefa de gabinete. La posición del Partido Socialista ante los temas que se plantean esta mañana aquí es evidentemente clara y, desde luego, un poco expectante en la definición de lo que aquí se está cuestionando respecto a los avances o no avances que se hayan podido producir desde el año 2006, año en el que, evidentemente, yo no estaba en este Parlamento y, por tanto, no sé qué es lo que se había negociado hasta ese momento.*

Lo cierto es que el convenio o la negociación que en materia del tren de alta velocidad se estaba intentando negociar entre el Gobierno de Navarra y el Estado no tenía recorrido, no tenía futuro, tenía un muro frontal de confrontación, de no entendimiento. En los últimos tiempos ha habido una puesta de escena distinta que ha permitido llegar a unas conversaciones y en este momento estamos ante un borrador de convenio, de los varios que han existido durante este tiempo, en el que se contemplan todos los aspectos que desde el nivel competencial, como decía la señora Consejera, y desde el interés que tiene Navarra en desarrollar esta infraestructura, han tenido que ser compatibles para que sean aceptados tanto por el Ministerio de Fomento como por el Gobierno de Navarra. Agradezco a la Consejera en este caso que haya reconocido en sede parlamentaria que mi grupo, el Partido Socialista, ha sido valedor importante y apoyo incondicional para que se llegase a este acuerdo entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra. Y diré más, no solamente en esta última etapa, en etapas anteriores también lo procuró el Partido Socialista, aunque en aquel momento no tuvo éxito. Celebramos que haya tenido éxito en este momento.

En cualquier caso, se están cuestionando conceptos muy importantes que conviene dejar claros, no solamente a raíz de lo que plantea literalmente la Agrupación de Parlamentarios de Izquierda Unida, sino también de la última intervención del portavoz de Nafarroa Bai. Yo creo que está muy claro el modelo ferroviario que el Estado, que es quien tiene las competencias en el mismo, tiene definido en el Plan Estratégico de Infraestructuras Terrestres del Estado, que, como ha dicho la Consejera, se aprobó en el Congreso de los Diputados en 2005 con una amplia mayoría parlamentaria y un alto consenso. Por tanto, lo que no podemos

pensar es en un modelo específico ferroviario para Navarra, teniendo en cuenta, además, que Navarra es una comunidad pequeña, pero no podemos tampoco minimizar lo que significa el corredor, no hagamos de las palabras malicia, dentro del corredor Cantábrico-Mediterráneo está el tramo navarro y, por lo tanto, no es que el tramo navarro sea un corredor, sino simplemente que en el tren de alta velocidad está el tramo navarro dentro del tramo Cantábrico-Mediterráneo. Por lo tanto, yo creo que hay que hablar con respeto y seriedad de las cosas en función de las competencias que cada uno está ejerciendo y que, desde luego, el modelo ferroviario que se está desarrollando a lo largo y ancho de España también en este caso beneficia a la Comunidad Foral de Navarra, de lo cual nosotros estamos muy satisfechos.

¿Impactos en el equilibrio territorial? Evidentemente, una obra de estas características los tiene, pero, indudablemente, los estudios correspondientes ya están realizados y, por lo tanto, se adoptarán sobre los proyectos constructivos las medidas correctoras pertinentes.

No cabe la menor duda, por otra parte, del desarrollo económico de una instalación de esta categoría, no hay más que fijarse en el desarrollo que han sufrido Córdoba o Sevilla, por poner unos ejemplos, por el Madrid-Sevilla o, por dar una referencia más cercana, lo que ha supuesto para Zaragoza la alta velocidad en el tiempo que lleva teniendo ese servicio en la capital aragonesa.

En cuanto a la defensa medioambiental, no cabe duda de que el Ministerio de Medio Ambiente tiene una alta sensibilidad respecto de este tema y, desde luego, yo espero que se compruebe definitivamente que ha sido exquisitamente riguroso en el cumplimiento estricto del impacto medioambiental.

Con la conexión de la Y vasca, que es otra de las preocupaciones que existían y que parece que surge un debate complementario ya que así como están avanzados los tramos anteriores, en el caso de la Y vasca no; bien, pues coincido con la versión que ha dado la señora Consejera. Efectivamente, el Ministerio de Fomento está realizando un estudio funcional que terminará en junio o julio de 2008 y, desde luego, una vez que se conozca ese estudio funcional y se vea y se valoren las afecciones medioambientales de una parte, de la otra o de la tercera, se apostará definitivamente por la solución más viable. Yo creo que todos están trabajando y el que mayor interés tiene es el propio Ministerio, primero, para conectar y, en segundo lugar, para llevarlo a cabo por el punto donde menos afección produzca al medio.

Indudablemente, el tren de alta velocidad, con la importante incorporación que se introdujo, hay que recordar que a iniciativa del Partido Socialis-

ta, en cuanto al tema de las mercancías, es una garantía en este caso importante, porque va a conectar en ancho internacional y va a salir al exterior en este caso todo el desarrollo económico que pueda tener nuestra Comunidad tanto desde aquí como la que venga en dirección Zaragoza y con salida al exterior.

Por terminar, en lo que respecta al convenio de la alta velocidad, es de esperar, y no porque lleguen las elecciones sino porque los plazos estaban convenidos así y porque se ha llegado a la conclusión de un borrador de convenio en el que las dos partes, Ministerio de Fomento y Gobierno de Navarra, definitivamente se han puesto de acuerdo y en el que coincide el Partido Socialista, como decía antes, pues, bueno, el trámite que falta es que lo ratifique el Consejo de Ministros, que esperamos que lo haga en próximas fechas, dentro de este periodo de legislatura, y, como ha dicho la Consejera, venga al Parlamento para ser ratificado y debatido. Nosotros consideramos que es un buen documento, es un buen convenio que permite realizar los dos objetivos que teníamos previstos para Navarra: por una parte, el desarrollo de la alta velocidad en su conjunto, y, por otra parte, poder adelantar esa ejecución una vez que se ha firmado el Convenio Económico, que permite que la financiación de quinientos sesenta millones de euros de los mil treinta que comprende el tramo total se haga a cargo de ese Convenio Económico que Navarra tiene suscrito con el Estado.

En cuanto a las competencias, yo creo que también hay que dar valor a lo que el Ministerio de Fomento va a encomendar en convenios posteriores una vez que se firme el principal para realizar las encomiendas que se van a desarrollar en los distintos tramos. Hay que decir que son dos tramos –creo que se han explicado pero quería hacer una puntualización que no es importante pero que quiero hacer para hacer justicia de lo que realmente contiene el propio Convenio y que es conocido, lógicamente, por este portavoz como perteneciente al Partido Socialista que ha hecho posible que este se cumpliera–, el tramo Zaragoza-Castejón lo va a realizar el Estado en su totalidad, por ser de su competencia, tanto proyecto de plataforma como superestructura, y el tramo Castejón-Pamplona, en el que hay dos proyectos, que no tienen nada que ver uno con otro pero que se complementan, que es el proyecto de la plataforma y el proyecto de la superestructura. Por el conocimiento de que dispongo, lo que al parecer se va a encomendar al Gobierno de Navarra es a que el Gobierno encargue el proyecto del tramo Castejón-Pamplona referido a la plataforma y que la superestructura la haga en su totalidad el Ministerio de Fomento. En cuanto a la adjudicación de las obras desde Castejón hasta Pamplona, todo el tramo, plataforma y superestructura, será adjudicada

cado por el Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Navarra, que también asumirá la dirección de obra de la plataforma.

En resumidas cuentas, en mi grupo parlamentario entendemos que estos son pasos importantes en el desarrollo de esta Comunidad. Desde nuestro punto de vista, no pueden plantearse dudas sobre lo que es natural y beneficioso con la experiencia que se viene dando en otras comunidades y en otras provincias de España, y si queremos que esta Comunidad se desarrolle, tenga las puertas abiertas al exterior y esté comunicada importantemente con otras ciudades o comunidades, esto es un instrumento muy positivo, muy importante, que va a favorecer el desarrollo de esta Comunidad. No-sotros, convencidos de que esto es bueno, estaremos en la medida de nuestras posibilidades apoyando en esa dirección, haya el resultado que haya después de las elecciones del día 9 de marzo. Nosotros tenemos unas expectativas pero, en cualquier caso, entendemos que lo que interesa a Navarra es esta operación que consideramos importante para el futuro y el desarrollo de la misma. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): *Muchas gracias. Tiene la palabra el portavoz de CDN.*

SR. BURGUETE TORRES: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. Quiero dar también la bienvenida a la señora Consejera y a las personas de su equipo que la acompañan para poder atender en el día de hoy una petición de la agrupación parlamentaria de Izquierda Unida que versaba sobre cuatro aspectos concretos que yo me atrevería a decir que han sido puntual y específicamente explicados por la Consejera, pero no me limitaré simplemente a los comentarios de la Consejera sino que también haré algunas otras reflexiones que creo que es importante hacer y referidas en algunos casos a comentarios que han hecho anteriores portavoces parlamentarios en el uso de la palabra.*

Cuando estaba escuchando algunos de esos comentarios, recordaba algunos escritos de siglos pasados, no muchos, evidentemente, en los que se decía que cómo iba a ser posible que por esta tierra nuestra pasase aquella máquina que echaba humo y que seguro que nos iba a traer el mal y el pecado. Pues nosotros, lejos de aquellos análisis, justamente apostamos por todo lo contrario, apostamos por el progreso, y hoy el progreso social, económico y también el respeto medioambiental pasa por el tren de alta velocidad. Un tren de alta velocidad que, evidentemente, va a tener algún efecto medioambiental, pero que yo creo que es mucho menor ese efecto que los efectos positivos que va a tener para el conjunto del desarrollo social, económico y también para el respeto

medioambiental en la Comunidad Foral de Navarra.

Se ha señalado que en la legislatura pasada, en el año 2006, ya se habló sobre esta cuestión, y se ha dicho que no hay ninguna novedad. Bueno, yo creo que ha habido una novedad importantísima y ha sido que después de unos años de desencuentro entre la Administración General del Estado, el Gobierno central, y la Comunidad Foral de Navarra, entre las mismas personas que inicialmente se desencontraban finalmente y afortunadamente para los intereses de España y también para los intereses de la Comunidad Foral de Navarra ha habido cuando menos un acuerdo político de avanzar en el desarrollo en la Comunidad Foral del tren de alta velocidad. A partir de ahí, se están afinando, supongo, todos y cada uno de los aspectos técnicos que tiene un importante convenio de esas características y esperamos que en próximas semanas tengamos ya la confirmación oficial de que Navarra no va a perder el tren del progreso que entendemos desde CDN que es lo que supone este expediente.

La portavoz de la agrupación parlamentaria de Izquierda Unida planteaba una reflexión sobre la necesidad de realizar un amplio debate social sobre el modelo ferroviario de Navarra. No he entendido muy bien cuál es el modelo ferroviario que plantean ellos con respecto a la situación actual, pero en la necesidad de ampliar el debate social yo entiendo que hoy estamos en una sociedad moderna, avanzada, donde la participación es un elemento clave del hacer político, la nueva gobernanza europea y también la foral yo creo que nos incitan a los procesos de participación y, en ese sentido, ese proyecto o este expediente enmarcado en una dinámica general de desarrollo de esta Comunidad yo creo que ha tenido un desarrollo modélico, y así lo han calificado en diferentes momentos hasta responsables del propio Ministerio de Medio Ambiente. Y digo esto porque la Comunidad Foral de Navarra es una de las pocas si no la única comunidad autónoma que tiene un elemento vertebrador de organización territorial, que es la Estrategia Territorial de Navarra, que ya permitió desarrollar una profunda reflexión en las diferentes áreas de la Comunidad Foral de Navarra sobre el tren de alta velocidad. Posteriormente ese desarrollo estratégico de la Estrategia Territorial de Navarra se ha ido elaborando y desarrollando en la aprobación de los planes o en la elaboración de los planes de ordenación del territorio, donde también se está suscitando un interesante debate con una amplísima participación de todos los agentes sociales, partidos políticos, Administraciones Públicas y donde también, evidentemente, se está discutiendo y se está hablando sobre el tren de alta velocidad.

También la declaración de impacto ambiental, competencia del Estado, da cauces de participación suficiente para que aquellas opciones alternativas, opiniones que puedan emitirse sobre estos aspectos tengan el tratamiento necesario por parte de la Administración competente, y no podemos olvidar, evidentemente, que también el PEIT, el Plan de Infraestructuras, fue sometido a un proceso de información pública.

Por tanto, entendemos que con los expedientes que se han tramitado a día de hoy se ha abierto un amplísimo debate social. Toda la ciudadanía navarra, una sociedad vertebrada en sí misma, ha tenido la posibilidad de emitir sus opiniones, los partidos políticos así lo han hecho, los grupos parlamentarios también, las Administraciones Públicas, entre ellas las locales, también, y aquellos grupos de corte ecologista, evidentemente, también han tenido la posibilidad administrativa de poder emitir su opinión.

Por tanto, nosotros entendemos que desde este punto de vista se ha suscitado un debate social que nos ha llevado a nosotros como Convergencia a una situación satisfactoria en la medida que se ha ido avanzando sobre el diseño y el modelo cuando aún no teníamos clara ni la ejecución ni la financiación, por tanto, damos nuestro aplauso al Gobierno en la medida que ha ido desarrollando unos trabajos de previsión para que cuando llegue el momento de iniciar el procedimiento no estemos o no partamos de cero, sino que ya tengamos un trabajo bien hecho. Lo mismo ha ocurrido con el área de la comarca de Pamplona en cuanto a la nueva estación con el Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal, que, evidentemente, se ha sometido a la oportuna y obligada exposición pública y también los agentes afectados han podido opinar sobre ese aspecto. Y lo mismo espero y deseo y estoy seguro de que va a ocurrir con las siguientes fases, los siguientes trámites que falten en cuanto a lo que es el corredor de la Comunidad Foral de Navarra en aquellos aspectos en los que está sin resolverse el trazado definitivo.

En cuanto a la información sobre cuál es el punto de conexión con la red vasca de alta velocidad que defiende el Gobierno de Navarra, yo creo que ha quedado claro que nosotros creemos en el reparto competencial que tiene cada una de las Administraciones Públicas, por tanto, hay una competencia que corresponde al Estado, que no quiere decir que Navarra se someta al cien por cien a esta propuesta, sino que creo que en una estrecha colaboración interadministrativa es obligado que entre la Administración General del Estado y la de las comunidades autónomas, en este caso la Comunidad Foral de Navarra, se establezcan los cauces de comunicación y de participación suficientes para que la solución que se

adopte finalmente sea del agrado de ambas partes, y me da la sensación de que ahí no debe ni puede haber grandes ni graves dificultades que imposibiliten un acuerdo sobre cuál es el modelo de conexión con la Comunidad Autónoma Vasca con las diferentes alternativas. Por tanto, demos un voto de confianza a los responsables públicos en este caso del Gobierno, que tienen la competencia de defender, entre otras, los intereses de la Comunidad Foral de Navarra, también en este apartado.

En cuanto a las previsiones del transporte de mercancías de la futura red ferroviaria, yo creo que ha quedado meridianamente claro y supongo que habrá satisfecho la explicación de la Consejera las inquietudes que tenía la Parlamentaria de la agrupación parlamentaria de Izquierda Unida. Y, en cuanto al último apartado, sobre si el Gobierno de Navarra va a tener competencias administrativas y técnicas a lo largo de todo el recorrido del tren de alta velocidad en Navarra, yo creo que también, aceptando cuál es el reparto competencial, las competencias que cada una de las Administraciones Públicas tiene que asumir en este apartado. Por tanto, como nosotros creemos en el Estado, formamos parte de Navarra tanto en el diseño del corredor Cantábrico-Mediterráneo como también en el reparto y asunción de competencias, es evidente que estamos cómodos en ese apartado y, desde ese punto de vista, entendemos que el Gobierno debe defender los intereses de la Comunidad Foral de Navarra hasta donde pueda, y me da la sensación, como he señalado con anterioridad, que no debe de haber grandes dificultades en la medida que ese convenio que se firmará, espero y deseo, en nombre del CDN, a lo largo de las próximas semanas, realmente otorgue una importante responsabilidad al Gobierno de Navarra en el diseño, desarrollo y ejecución final de esta obra.

Por tanto, nosotros entendemos que este expediente, esta obra que se desarrollará en los próximos años es clave para el desarrollo social y económico de la Comunidad Foral de Navarra, que Navarra ni puede ni debe perder este tren, que es el del progreso, el del desarrollo de esta Comunidad. Conforme vayan desarrollándose los acontecimientos en las próximas semanas o meses estaremos en condiciones de ir aclarando aquellos aspectos, importantes pero puntuales, del diseño general, sin olvidar que estamos hablando de un corredor enmarcado en el Estado, en España, que tiene unas conexiones con otras comunidades autónomas y que estamos hablando también del Corredor del Tren de Alta Velocidad, porque ese es un análisis que yo creo que no podemos olvidar de ninguna de las maneras, y, evidentemente, el tren de alta velocidad es un medio sostenible desde el punto de vista medioambiental, yo me atrevería a decir que mucho más sostenible y respetuoso medioambientalmente que cualquier otro medio de comunica-

ción, olvidando la bicicleta, por ejemplo. Desde un punto de vista general y amplio, que es desde el que creo que estamos hablando, es evidente que es el medio de comunicación más rápido y más respetuoso medioambientalmente y yo creo que todos los esfuerzos que se hagan en ese apartado serán pocos. A partir de ahí, respecto a aquellos efectos menos deseados que desde el punto de vista medioambiental vaya a tener, pues bueno, la Administración tiene ya sus mecanismos para establecer las diferentes medidas correctoras que los reduzcan, minimicen o eliminen en mayor parte.

Por tanto, ofrecemos nuestro respaldo y apoyo a esta iniciativa, esperando y deseando que las próximas semanas ese acuerdo político que ha habido entre el Presidente del Gobierno de la nación y el Presidente de la Comunidad Foral de Navarra se materialice realmente y finalmente con un compromiso por acuerdo del Consejo de Ministros en un convenio real y que a lo largo de los próximos años, más pronto que tarde, veamos que el tren de alta velocidad es una realidad en la Comunidad Foral de Navarra que nos permita, pese a quien opine lo contrario, que Navarra evolucione, progrese y se desarrolle social y económicamente. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Burguete. Tiene la palabra la señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Me gustaría agradecer las intervenciones de todos los portavoces en general, pero quiero hacer una puntualización. Es posible que yo no haya entendido bien al señor Vázquez, y por si acaso les ha ocurrido eso a más personas aquí presentes, a mí me gustaría dejar claro que en la obra relativa al Corredor de Alta Velocidad entre Castejón y Pamplona, el Gobierno de Navarra, según lo que se está negociando en el convenio, tendrá la capacidad de licitación, adjudicación, ejecución, pago y descuento, a través de la aportación de Navarra al Estado, tanto de la plataforma como de la superestructura. Esta es precisamente una de las novedades respecto al convenio que firmó la Administración del Estado con la Comunidad Autónoma Vasca, pues la Comunidad Autónoma Vasca solo tenía encomienda para la construcción de la plataforma pero no de la superestructura. En nuestro caso también de la superestructura. Sí hay una diferencia de matiz entre plataforma y superestructura, que es exactamente en lo que se refiere a la dirección de obra. En el caso de la superestructura la dirección de obra está reservada a una persona designada por el ministerio, porque se trata de la primera vez en la que el ministerio encomienda a un tercero la construcción de la*

superestructura y han considerado oportuno hacerse esa reserva, solo respecto a la dirección de obra, pero no a todo lo demás. Y el convenio contempla que desde Zaragoza hasta Castejón la obra la ejecutará, la licitará, etcétera, el Estado, y desde Castejón hasta Pamplona el Gobierno de Navarra con esa excepción relativa al tema técnico de la dirección de obra para la superestructura.

Solo voy a poder contestar al señor Jiménez, evidentemente. Dice que esto es lo mismo que se nos dijo en 2006, que es el mismo mapa; evidentemente, pero es el mismo mapa cargado de muchas cosas más. Para empezar, este mapa en 2006 no contaba, y hoy sí, con la declaración de impacto ambiental de todo el trazado hasta Pamplona, es decir, en 2006 no había forma posible de acometer de modo inmediato las obras, en este momento sí la hay. Y hay algo que también ha dicho el portavoz del CDN, que en 2006 no había una postura de acercamiento, de acuerdo entre las dos Administraciones que pudiera hacer ver la luz a este convenio para que el elemento tan importante que es para Navarra el Convenio Económico pudiera acercarnos en este momento las obras y no esperar a planificaciones futuras en los Presupuestos Generales, y en este momento ese acuerdo sí se ha producido, lo iniciaron el Presidente Zapatero y el Presidente Sanz en una reunión en octubre y a partir de ahí se desencadenó esta postura de acuerdo y de negociación a la que se han referido también varios portavoces.

Y yo, señor Jiménez, qué quiere que le diga, vengo a hablar de lo que se me pregunta, la solicitud de comparecencia de Izquierda Unida era muy concreta, hacía referencia a unos puntos muy exactos, y yo, habiendo sido cocinero antes que fraile, no he querido venir aquí a soltarles una comparecencia muy extensa y me he querido sujetar a lo que se me había solicitado, pero, vamos, en cualquier caso, tengo que responderle que no sé qué trata usted de decir cuando dice: al final lo que tendremos es eso, un corredor. Pues, efectivamente, lo que tendremos es el tren de alta velocidad en Navarra con todo lo que ello supone para el desarrollo social, económico, para el transporte de viajeros, para el transporte de mercancías estar incardinados en la red ferroviaria de alta velocidad europea y, además, no solo incardinados de cualquier manera, sino que el Corredor Navarro de Alta Velocidad o el tramo navarro del corredor Cantábrico-Mediterráneo, como más exactamente se ha referido el portavoz del PSN, supondría el trayecto más corto entre Madrid y el resto de Europa. Así que no sé si trataba de darle alguna connotación despectiva al tema del corredor pero a nosotros nos parece una obra fundamental que como ya he comentado anteriormente va a tener unos efectos muy positivos, para empezar, en la economía y en el empleo y por supuesto a medio y

a largo plazo en el desarrollo social y económico de Navarra y también de su tejido empresarial, cosa también muy importante.

He especificado en la comparecencia, pero parece que no le ha quedado claro, que en todo el trayecto se va a mantener la vía Renfe, o sea, va a estar la vía de ancho internacional y también se va a mantener la vía de ancho Renfe. Parece que no le había quedado claro pero esto es así. Y me ha parecido un poco..., quizás ha querido usted llamar la atención más que otra cosa con los ejemplos que ha puesto de que si el que está en Tafalla va a tener un tren de cercanías o no. Vamos a ver, el Gobierno de Navarra tiene competencias en lo que tiene. A pesar de ello, como bien sabe su señoría, trabajamos junto con Renfe para potenciar el transporte de media distancia, porque cercanías en Navarra no existe pero sí existe el transporte ferroviario de media distancia. Y, en cualquier caso, lo que indica la Unión Europea, lo que apoya el PEIT y lo que también desarrolla el Gobierno de Navarra, y es en lo que estamos todos los Gobiernos de países desarrollados y de la Unión Europea, es la intermodalidad, la movilidad de pasajeros y mercancías, y la intermodalidad supone la utilización de diversos medios de transporte, que en un momento dado puede suponer que se mejoren los convenios, como de hecho estamos negociando ya con Renfe, pues, como bien sabe también, en el debate presupuestario se implementó una enmienda para incrementar la cobertura que puede hacer el Gobierno de Navarra a la red de transporte ferroviario de media distancia, pero también en este momento, como bien saben sus señorías, se está desarrollando el PITNA, el Plan del Transporte Interurbano de Navarra, que contempla varias modalidades, todas ellas de transporte público, y que trata de reordenar el mapa del transporte público en Navarra y que, lógicamente, va a ir en estrecha relación con el transporte de viajeros por ferrocarril. Y también por carretera, por qué no decirlo, el Gobierno de Navarra, como bien sabe, se marcó como objetivo que el 98 por ciento de la población estuviese a menos de veinte minutos de una vía de gran capacidad para mejorar su accesibilidad a toda la oferta de servicios públicos en igualdad de condiciones en toda Navarra. Y lo mismo ocurre con las mercancías. Obviamente el Plan Estratégico de Áreas Logísticas contempla cuál va a ser el desarrollo de la futura red ferroviaria de alta velocidad y además que cuando el grueso de los pasajeros pasen a la red ferroviaria de alta velocidad quedará libre la vía Renfe, la vía tradicional de ancho Renfe, para una potenciación del transporte de mercancías. Y, en cualquier caso, no es tan sencillo como usted lo pinta porque no todas las mercancías son susceptibles de ser transportadas a través de las vías de alta velocidad y de la infraes-

tructura de la alta velocidad. Por sus características técnicas no es posible que cualquier tipo de mercancía sea transportada por ese medio y, por lo tanto, lógicamente, los focos de producción de Navarra y el tipo de mercancía que se transporta o que se concentra como punto de salida y de destino a lo largo y ancho de la geografía navarra condicionarán muy mucho cuáles van a ser las conexiones intermodales en Navarra.

Por finalizar, simplemente deseo volver a destacar que la cosa sí ha variado mucho desde el año 2006, que tenemos declaración de impacto ambiental, que se está negociando un convenio que pronto vendrá a esta Cámara y que si, tal y como mostró ayer el Vicepresidente y también el Gobierno de Navarra en general y el PSN y el Gobierno del Estado, todos tenemos el deseo de que se firme antes de las elecciones, lo conocerán enseguida y enseguida se podrán acometer las obras en Navarra para el beneficio de todos sus ciudadanos.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señora Consejera.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Señor Presidente, si me lo permite, quisiera hacer una aclaración. No sé si no se me ha entendido, pero en cualquier caso sí que me gustaría aclarar ese aspecto que ella me ha replicado. Muy brevemente.*

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Diez segundos, porque, si no, vamos a tener que abrir un segundo turno.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Con ánimo aclaratorio y constructivo, señora Consejera, yo lo que he dicho, y creo que así lo contiene el borrador del convenio, es que hay dos tipos de proyecto: el de la plataforma y el de la superestructura. La encomienda que el Gobierno del Estado le va a hacer al Gobierno de Navarra es la redacción de proyecto de la plataforma del tramo Castejón-Pamplona. La ejecución, la adjudicación de las obras de la plataforma y de la superestructura, efectivamente, será una encomienda del Gobierno de Navarra, pero el matiz que le quiero hacer es que la redacción del proyecto de la superestructura del tramo Castejón-Pamplona le compete al Ministerio de Fomento y así está recogido. Simplemente ese es el matiz que quería aclarar.*

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Vázquez. En deferencia al resto de los grupos, habida cuenta de que le hemos dado unos pocos segundos al señor Vázquez, les ofrezco la posibilidad de que se tomen otros diez segundos para hacer algún tipo de matización, pero sin que esto suponga abrir un segundo turno.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Bueno, esto no es un segundo turno, la verdad es que no nos quejaremos los grupos de la oposición de la atención que*

nos están prestando a la hora de informarnos los tres grupos del tripartito. Estamos teniendo toda la atención y todo tipo de detalles, incluso da la sensación de que puede haber hasta cierta competencia sobre quién informa mejor. Solamente quiero decir a la señora Consejera que o el convenio firmado en relación con la nueva estación está equivocado o todo el bucle de Pamplona en cuanto a la estación y la vía antigua desaparece, con lo cual, por algún sitio se tendrá que resolver el problema, salvo que hagamos un agujero y caigan todos los trenes que vengan hasta Pamplona, pero el convenio de la nueva estación implica la desaparición del bucle ferroviario, incluida la estación y la vía, yo tengo el proyecto y si usted dice que no se toca nada de la vía actual tenemos un problema, señora Consejera.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Yo también reclamo mis diez segundos, señor Presidente. Perdone, porque no le he dado tiempo ni a que me ceda la palabra.*

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Adelante.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Presidente. Evidentemente, desaparece el bucle ferroviario pero se construye otra vez la vía de ancho Renfe por fuera, y por supuesto que la estación es válida para el ancho Renfe y para el ancho UIC, que, por cierto, es menos ancho. Aunque pueda parecer que el de alta velocidad es más ancho, pues no, físicamente es menos ancho, pero la estación será válida para los dos, y cuando se saque el bucle ferroviario de Pamplona, la futura nueva vía de alta velocidad pero también la vía de ancho Renfe se volverá a construir por las afueras de Pamplona, para que quede claro.*

Y de paso aprovecho y digo alguna cosa más que se me había olvidado –esto le pasa, señor Presidente, por abrir segundo turno–. Varios portavoces pero en concreto la portavoz de la agrupación de Izquierda Unida y el portavoz de Nafarroa Bai comentaban en relación con la participación social que los ciudadanos reclaman más información. Pues bien, creo que es el momento para anunciar que el Gobierno de Navarra está planificando un conjunto de acciones de comunicación específicas relativas al tren de alta velocidad para tener bien informados a los ciudadanos para que luego cada uno juzgue con su criterio pero para que se disponga de la información precisa acerca de todas las incidencias de variopinto calibre que va a tener el corredor de alta velocidad en Navarra. Será información que se divulgará por diversos medios pero que también estará disponible en la web del Gobierno de Navarra.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señora Consejera. Si les parece, podemos hacer un receso de dos minutos para estirar un poco las piernas y nos incorporamos al segundo punto del orden del día. Se suspende la sesión.*

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 57 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 4 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que explique la opción del Gobierno de Navarra en relación con la construcción de la variante de Irurtzun y los plazos de ejecución.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Señores Parlamentarios, reiniciamos la sesión con el segundo punto del orden del día, que es la comparecencia, a instancias de la Junta de Portavoces, recogiendo una solicitud del grupo Nafarroa Bai para que se explique la opción por la que se inclina el Gobierno de Navarra en relación con las alternativas existentes para la construcción de la variante de Irurtzun, así como los plazos previstos para el inicio y finalización de las obras. Le doy la palabra al portavoz de Na-Bai.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Como usted bien ha leído, señor Presidente, solicitamos la comparecencia para que se informe, y créame la Consejera que yo le aplico aquí el dicho de que lo bueno si breve dos veces bueno, por lo tanto, no será este Parlamentario quien le apremie para que sea más extensa siempre que no sea necesario por la información que nos tenga que trasladar. En eso estamos de acuerdo.*

El motivo de la información está suficientemente expresado. Tengo aquí delante la intervención de la señora Consejera cuando compareció para exponer las líneas de actuación de su departamento para los próximos cuatro años, y en lo que tiene que ver con el apartado de variantes no aparece la de Irurtzun, ni siquiera en ese punto en el que pone “supresión de travesías conflictivas”, y créame que esta tiene todas las pintas de serlo por el tiempo que llevamos detrás de ella. Es una travesía conflictiva porque parece que ya nació mal. No sé si quien elaboró el segundo Plan de Carreteras de esta Comunidad era un poco vidente o es que ya se preveían las intenciones con respecto a esta variante, porque a pesar de estar incorporada en el segundo Plan de Carreteras no me atrevo a decir que es la única de las ciento cincuenta actuaciones pero sí que es de las excepcionales

que no tiene ni presupuesto ni plazo de ejecución entre 2002 y 2009, que es lo que dura el Plan de Carreteras. Lógicamente, todas las actuaciones están cuantificadas y pone qué presupuesto van a tener y más o menos una previsión en el planning de ejecución. Pues esta variante que consta como tal en el segundo Plan de Carreteras no tiene ni presupuesto ni fecha de ejecución, y por eso digo que no sé si era vidente la persona que la incorporó o es que se incorporó sin ninguna vocación de hacerla.

Eso es lo que pretende este grupo, que la Consejera clarifique. Lógicamente, no es la primera vez que este tema viene al Parlamento, sí en esta legislatura, pero no es la primera vez que viene a esta Comisión, y a ver si en esta ocasión podemos sacar algo más de provecho que en las anteriores. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señor Jiménez. Tiene la palabra la señora Consejera.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Jiménez, el proyecto para la construcción de la variante de Irurtzun tiene como objeto la eliminación de vehículos pesados de la carretera Navarra-7010 a su paso por el núcleo urbano de Irurtzun, un proyecto que desde el Departamento de Obras Públicas se ha contemplado como una única acción junto con la eliminación del paso a nivel de Izurdiaga, también en la carretera Navarra-7010, y del peligro que este conlleva. Estas actuaciones estaban previstas de forma separada en la eliminación de pasos a nivel y en la construcción de travesías en el segundo Plan de Carreteras al que usted ha hecho referencia.

Mediante el acuerdo de 19 de marzo de 2007 del Gobierno de Navarra, se declaró el estudio informativo del proyecto de construcción de la carretera Navarra-7010, Astráin-Irurtzun, a su paso por el Valle de Arakil, variante Irurtzun-Izurdiaga, que es el nombre del proyecto, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones como proyecto sectorial de incidencia supramunicipal y se sometió a información pública a efectos de audiencia a los Ayuntamientos cuyos términos quedan afectados así como a los efectos del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Este acuerdo fue publicado en el Boletín Oficial de Navarra número 55, de 2 de mayo de 2007. En el punto cuarto de dicho acuerdo se señala que previamente a la aprobación de la alternativa finalmente seleccionada el expediente deberá completarse con los aspectos indicados en las consideraciones territoriales y urbanísticas, así como en las ambientales.

En el estudio informativo realizado se han planteado distintas alternativas que resuelven ambas pretensiones funcionales, las cuales tienen a su vez distinto coste y también muy distinto impacto ambiental. Las dos alternativas mejor valoradas al final resultaron la N1-N3, que es el trazado que ustedes están viendo en la diapositiva, y la Este 3 o variante de Gulina.

Tras el trámite de información pública no ha habido unanimidad en los posicionamientos de las entidades de las localidades afectadas respecto a una alternativa concreta, presentando planteamientos diversos y opuestos.

El Departamento de Obras Públicas ha valorado y estudiado las alegaciones y propuestas, así como las consideraciones de los Departamentos de Medio Ambiente y de Ordenación del Territorio. Como consecuencia de este análisis, ha realizado un informe propuesta en el que se inclina por la alternativa N1-N3, que determina la realización de un paso inferior en Izurdiaga y la variante oeste de Irurtzun, como estaba previsto en el plan municipal. Es una propuesta basada en la eliminación del grave peligro que dicho paso a nivel supone en la zona y en la innecesaria ejecución de la alternativa de la variante Este 3 o variante de Gulina. Desde el punto de vista ambiental, las afecciones de la alternativa N1-N3 son notablemente inferiores a las de la alternativa Este 3 y, por otra parte, el volumen de tráfico actual no justifica la gran inversión que supondría la ejecución de la variante 3 y tampoco las predicciones de la evolución futura del tráfico.

En cuanto a los plazos, las obras se iniciarán en el segundo semestre de 2008 y está previsto que terminen a finales de 2009, y cuentan con un presupuesto en el proyecto de 3.815.063 euros.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias. Señor Jiménez, tiene la palabra.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: Señora Consejera, tengo aquí dos peticiones de información por escrito a su departamento. La primera es de 13 de mayo de 2004, y en esta dice el departamento que, analizado el tema, opta definitivamente por la variante que enlazaría mediante un nuevo trazado la carretera nacional 7010 con la autopista A-15 en el enlace de Gulina y que una vez que se desarrollen las actuaciones correspondientes, una vez culminada, se procederá de inmediato a la realización del proyecto y la obra; y estoy hablando del 13 de mayo de 2004. Tengo otra, que es de 12 de diciembre de 2005, también presentada por este Parlamentario. Un año después, a pesar de que ya había optado por una de las opciones, que, por cierto, es la que la Consejera en estos momentos considera descartable, la de Gulina, el departamento, al frente del cual estaba el señor Miranda,

no estaba usted, señora Consejera, dice que se está en fase de realización de estudios y de proyectos y que el envío del estudio informativo al Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio se hará durante el mes de diciembre de 2005, que la información pública y declaración de impacto ambiental durará el primer trimestre de 2006, que la elaboración de proyecto o trazado, aprobación y provisión, inicio de información pública se harán en el segundo trimestre de 2006, que el cierre de la información pública y aprobación definitiva del proyecto se realizarán en el tercer trimestre de 2006 y que, una vez aprobado definitivamente el proyecto de construcción, se procederá a la licitación de la obra, previsiblemente a lo largo del segundo semestre de 2006.

Usted ahora, sin haber sido capaz el departamento desde fechas de 2004 y 2005 de haber resuelto ni siquiera la alternativa por la que va a optar, nos remite nuevamente a plazos, a procesos y a fechas, y no se trata de dudar por parte de este Parlamentario y por nuestro grupo, pero simplemente a los hechos me remito, como se suele decir. Ese es el motivo de esta solicitud de comparecencia, que no creo que nadie pueda dudar de que esté suficientemente justificada. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): *Muchas gracias, señor Jiménez. Tiene la palabra la señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Yo le he hablado del estado en el que está el proyecto y puede creerme que la propuesta del departamento ya se ha hecho efectiva, ya se ha enviado a los Departamentos tanto de Ordenación del Territorio como de Medio Ambiente, pero en cualquier caso tengo que aclarar dos aspectos. En primer lugar, ha habido circunstancias novedosas en todo este proceso desde el año 2004, del que usted habla, como es el descubrimiento de la existencia de un poblado medieval, que existe, que quiere que le haga yo, precisamente donde todo el encinar y toda esta reserva en la que desde el punto de vista medioambiental, por otra parte, esta obra hubiera tenido un impacto no deseable. También las previsiones de reducción del tráfico por el futuro cierre de unas canteras que proporcionan cierto volumen de tráfico pesado a esta carretera hacen desaconsejable acometer una acción de semejante envergadura y de semejante impacto ambiental y eso es lo que en parte puede explicar posibles descompases en el tiempo o incluso cambios de postura.*

A través del proceso de información pública de lo que se ha tratado es de conseguir el máximo consenso posible y ver las alternativas que podían ser más o menos apoyadas y finalmente hemos ele-

gido esta alternativa, como he dicho, tanto por la intensidad de tráfico, que en esta carretera es de 936 vehículos al día, con un porcentaje del 9,5 de pesados, es decir, un tráfico tirando a bajo respecto a otras vías de comunicación en la Comunidad Foral, y que no hace aconsejable ni razonable otras inversiones. También es cierto que en el futuro, si las condiciones cambian y determinados asentamientos poblacionales o industriales justificasen por un incremento del tráfico en esta carretera que esa otra variante en su día se pueda llegar a construir, podría hacerse sin ningún problema, es decir, esta actuación nos parece necesaria ahora por lo expuesto, por evitar el peligro en la travesía de Irurtzun y también por el peligro relativo al paso a nivel del tren. En este momento nos parece justificable y necesario pero en absoluto impide que si en un futuro otros condicionantes hacen aconsejable otra acción, esta se pueda acometer. Por mi parte, nada más. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): *Muchas gracias, señora Consejera. A continuación pueden participar los grupos parlamentarios. ¿UPN no quiere participar? Señor Vázquez.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Agradezco la información que ha dado la señora Consejera y simplemente quiero matizar un aspecto que viene siendo habitual en el segundo Plan de Carreteras y que creo que la Consejera tiene que reconocer y que para el futuro tenemos que corregir. Independientemente de que la justificación en este caso venga motivada por un hecho objetivo y que no dudo de que así sea, sí que el retraso de ejecución del segundo Plan de Carreteras es un hecho evidente. Las previsiones iniciales respecto de las ejecuciones que en este momento se están produciendo, incluso de muchas que van a quedar sin ejecutarse por razones obvias, porque estamos ya en vísperas de elaborar un tercer plan y en este caso el segundo tiene un grado de ejecución porcentual importante pero no tanto como se requiere o se debería haber conseguido. Eso significa que todos tenemos que hacer los deberes para que el tercer plan..., y no solamente el tercer plan, tenemos que elaborar un plan estratégico de infraestructuras de una vez, eso es lo que mi partido y mi grupo han solicitado, para saber realmente en el tiempo, en la necesidad, con la priorización que sea precisa las obras que tenemos que acometer en el siguiente plan de infraestructuras, más allá de lo que es el tercer plan de carreteras, que tendría un recorrido de 2009-2016. Y en ese sentido usted tiene que reconocer que esto hay que corregirlo. Usted no es responsable de lo anterior pero va a ser responsable de lo que viene y, por lo tanto, yo creo que a usted le gustará cumplir con lo que firme y acuerde este Parlamento, y ahí estaremos nosotros en esa línea de colaboración. Queremos que se elabore un ter-*

cer plan pero dentro de un plan estratégico que sea real, que sea eficaz y que cumpla con las previsiones. Yo creo que a eso no podemos renunciar ninguno en beneficio de toda la población y de las expectativas que muchas veces se generan en los Ayuntamientos o en las poblaciones donde hay previsiones de ejecutar una obra. No podemos estar jugando con la voluntad de poblaciones que están requiriendo sistemáticamente la ejecución de determinadas obras que por culpa de determinadas cuestiones e incluso algunas veces hasta sin ninguna culpa no se llegan a ejecutar a tiempo.

Entonces, pensando en el futuro, tenemos que trabajar en otra dirección y, desde luego, en esa dirección nosotros trabajaremos con el Gobierno, si usted lo quiere.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Vázquez. Señor Burguete.*

SR. BURGUETE TORRES: *Gracias, señor Presidente. Intervendré muy brevemente para agradecer la explicación sobre este tema que nos ha dado la Consejera y simplemente quiero hacer una petición de información, quiero saber, si es posible, cuál ha sido la posición del Ayuntamiento de Irurtzun sobre la decisión final que se va a adoptar respecto a la variante, si cabe la posibilidad de que la conozcamos.*

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Burguete. Señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Intervengo simplemente para agradecer la información recibida. En este caso las razones que aduce el Gobierno han sido de índole medioambiental, intentando salvar situaciones que en principio no estaban previstas y que en esos primeros informes que había recibido el señor Jiménez no se habían contemplado. La verdad es que habría que agradecer que esa sensibilidad haya sido el motivo por el cual se ha retrasado, lo que ocurre es que no me cabe la menor duda de que cuando se hace una prospección para una obra de cierta importancia, como es una variante de estas características, esa sensibilidad siempre tiene que existir y que ese no habrá sido fundamentalmente el problema. Por lo tanto, de lo que se trata en este caso es de que los compromisos se cumplan y, en este sentido, se agilice al máximo, porque, efectivamente, yo creo que a veces se crean expectativas y cada cual en el ámbito que le toca lo que hace es perseguir si le toca o no le toca en este plan o en el otro ser objeto de una obra de importancia y en este caso parece que le tocaba, lógicamente, a Irurtzun. A mí me parece que el retraso en todo caso ha sido lamentable, porque es evidente que recursos para hacer las obras, al margen de que haya controversia entre diferentes Ayuntamientos, los hay, y además sabemos que el Gobierno dispone de una cartera*

aparte de la presupuestaria, que es la sociedad SPRIN. Por lo tanto, capacidad de maniobra existe, lo que hace falta, lógicamente, es que los compromisos a los que se llega se cumplan en tiempo y forma, sin más.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Gracias, señora Figueras. Señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Le recordaré a la señora Figueras en los próximos debates presupuestarios, cuando diga que menos cemento y más bienestar social... Sí, sí, en los debates de la Comisión de Economía, en la que usted y yo éramos compañeras en la legislatura pasada, en innumerables ocasiones usted y otros miembros de su grupo decían que les parecía una barbaridad el dinero que se destinaba a obra pública y que menos cemento y más bienestar social. En este caso, como le digo, se lo recordaré para que cuando hablen del presupuesto del departamento que tengo el honor de dirigir pueda usted hacer todo lo posible para que a mí también me sea posible cumplir con todos los compromisos, como es el deseo, por supuesto, de este departamento y del Gobierno de Navarra.*

Respecto a las alusiones que ha habido al Plan de Carreteras, quiero aclarar que gracias al plan de aceleración de carreteras, que como bien saben financia la sociedad pública SPRIN, el Plan de Carreteras podrá finalizar con un cumplimiento aproximado del 85 por ciento. El 15 por ciento restante no son obras que van a abandonarse, es cierto que algunas no se ejecutarán, pero la razón en el caso de algunas de estas obras es que por el paso del tiempo y por determinadas circunstancias es la propia población afectada la que las rechaza y no desea que se hagan y en otras ocasiones porque habrá que solapar los últimos coletazos del segundo Plan de Carreteras con el tercer Plan de Carreteras. En cualquier caso, como bien sabe, ya se ha introducido en el pacto presupuestario entre los partidos que sustentan al Gobierno y el partido al que usted pertenece la elaboración de ese plan de infraestructuras para el que me ofrece su ayuda, ayuda que, por supuesto, acepto de buen grado.

Respecto a la posición del Ayuntamiento de Irurtzun por la que se interesaba el Parlamentario de CDN, tengo que decirle que ha habido alegaciones en todos los sentidos. Ha habido Ayuntamientos que apoyaban esta alternativa, otros que apoyaban que mejor que no hiciésemos nada y otros que apoyaban la otra. En el caso concreto de Irurtzun ellos tenían preferencia por la variante Gulina 3, pero tampoco tienen inconveniente ni hay oposición férrea a la alternativa que ha elegido el departamento. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz):
Muchas gracias, señora Consejera.

Comparecencia de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que informe sobre la situación del proyecto de la conexión viaria Navarra-Pirineos Atlánticos.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz):
Pasamos al tercer punto del orden del día, que es una comparecencia a instancias de la propia Consejera de Obras Públicas para informar sobre la situación del proyecto de la conexión Navarra-Pirineos Atlánticos. Tiene la palabra la señora Consejera.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Presidente. Vamos con el último punto del orden del día en el que yo permanezco en esta Comisión. Como saben sus señorías, el motivo por el que he solicitado esta comparecencia es el de informar sobre la petición cursada por el Presidente del Departamento francés de Pirineos Atlánticos de rescisión del convenio de conexión viaria Navarra-Pirineos Atlánticos. Dada la importancia del proyecto y lo que la rescisión del convenio significa, el día que se hizo pública la información, además de solicitar la comparecencia ante esta Cámara, consideré oportuno reunirme con todos los alcaldes de las localidades afectadas para informarles de primera mano, contactar con los portavoces de los distintos grupos y agrupaciones parlamentarias de esta Cámara y convocar una rueda de prensa para informar a todos los ciudadanos. La información sobre este proyecto y su estado ha sido de transparencia absoluta en todo momento.*

Para realizar un análisis completo de la situación, pasaré a resumir brevemente los diferentes hitos del proyecto. Quiero recordarles que si bien el convenio de cooperación transfronteriza en el desarrollo de una conexión viaria entre Navarra y Pirineos Atlánticos fue firmado el 12 de marzo de 2003, los primeros trabajos de contacto arrancan en febrero de 1997, fecha en que el Departamento de Pirineos Atlánticos y la Comunidad Foral de Navarra tomaron la decisión de desarrollar las mejores vías de comunicación posibles entre las dos regiones vecinas y herederas de una historia común.

Sintetizando los trabajos desarrollados a lo largo de estos años y según lo previsto en dicho convenio, el Departamento de Pirineos Atlánticos contrató un estudio informativo de la conexión viaria entre Pamplona y Pirineos Atlánticos. El estudio contó con un 30 por ciento de financiación europea a través de los fondos Interreg 3A y el resto fue financiado a partes iguales entre el

Departamento de Pirineos Atlánticos y el Gobierno de Navarra.

El estudio contemplaba dos posibles corredores en España, uno pasando por el Valle de Erro y otro pasando por el Valle de Esteribar; si bien a lo largo del proceso y como consecuencia de aportaciones y sugerencias de los diferentes Ayuntamientos afectados se estudió un tercer corredor pasando por Elía, que era una combinación de los anteriores y que, como pueden observar en esta diapositiva, sería el central de los tres.

El Departamento de Obras Públicas considera que el estudio se ha desarrollado siempre de forma modélica, siendo un ejemplo de coordinación y cooperación entre las Administraciones implicadas, tanto Pirineos Atlánticos como los Ayuntamientos afectados y, por supuesto, el Gobierno de Navarra.

Se ha fomentado la participación ciudadana desde su inicio, se ha ofrecido siempre información transparente y se ha mantenido un diálogo permanente con los representantes de las entidades locales afectadas por su trazado.

Un punto culminante del proyecto fue la reunión de Roncesvalles, celebrada el 16 de febrero de 2005, en la que se reunieron todos los Ayuntamientos de la parte francesa y de la Navarra, así como los promotores del estudio del Departamento de Pirineos Atlánticos y del Gobierno de Navarra. Esta reunión se organizó con el objetivo de intercambiar puntos de vista sobre la conexión viaria Navarra-Pirineos Atlánticos.

En febrero de 2006 se tomó, por parte de las Administraciones implicadas, la decisión conjunta de rebajar el formato del proyecto y, así, la vía de doble calzada, que era la idea inicial que se reflejaba en el estudio, pasó a ser una vía de dos carriles con uno de adelantamiento y con enlaces a nivel en toda la zona francesa. Además, el Presidente Lasserre y el Consejero de Obras Públicas del Gobierno de Navarra previeron la posibilidad de implantar un peaje de vehículos pesados en la futura vía en el caso de que dicho tráfico fuese significativo, aunque las previsiones apuntaban a todo lo contrario. Con el estudio informativo, se redactó un concienzudo estudio de impacto ambiental que permitió definir trazados respetuosos con los espacios protegidos minimizando las afecciones ambientales.

Terminado el proceso de redacción del estudio, el 15 de agosto de 2006 se acordó iniciar la fase II, fase en la que nos encontrábamos ahora mismo.

En el caso de España, esta fase consistió en el inicio de la evaluación de impacto ambiental con el trámite de consultas previas, realizadas por la Dirección General de Medio Ambiente. Dicha evaluación se inició el 28 de noviembre de 2006, con

el envío del dossier informativo por la Dirección General de Medio Ambiente a las entidades interesadas y afectadas por el proyecto.

Francia inició en paralelo el proyecto de concertación social, que es, digamos, el correspondiente a la evaluación de impacto ambiental en España. En él se ha puesto de manifiesto que a pesar de haber rebajado el formato de la vía, tal y como he comentado anteriormente, planteando una vía de dos carriles más uno de adelantamiento, con posibilidad de establecer un peaje a vehículos pesados, el proyecto no ha contado con un respaldo social generalizado de las entidades locales francesas afectadas. Por otra parte, el pasado mes de octubre tuvo lugar en Francia la cumbre Grenelle de Medio Ambiente, un debate nacional presidido por Nicolas Sarkozy, Al Gore y el Presidente de la Comisión Europea, José Manuel Durao Barroso.

Las conclusiones de este debate en Francia, resumidas en el discurso del Presidente de la República, fueron decididamente la decantación por el transporte ferroviario, con un claro rechazo al transporte por carretera y la paralización de la financiación a las infraestructuras viarias, incidiendo en que el Gobierno francés no apoyará más proyectos de este tipo.

Junto a la falta del apoyo del Gobierno central francés, continuaba vigente el rechazo absoluto y permanente de la región de Aquitania, siempre contraria a la construcción de una conexión viaria entre Francia y España por Navarra.

En ese contexto, y teniendo en cuenta las próximas elecciones departamentales en Francia, el Presidente de Pirineos Atlánticos, Jacques Lasserre, nos comunicó su decisión de no continuar con el proyecto. En una reunión mantenida en diciembre de 2007 entre el Presidente Lasserre y el Vicepresidente segundo, Alvaro Miranda, y yo misma, aquel nos transmitió su decisión de no continuar con el proyecto según lo previsto e iniciar la tramitación de la rescisión del convenio de 12 de marzo de 2003.

El 14 de diciembre solicitó a la comisión permanente del Consejo General, durante la penúltima sesión del período legislativo, la autorización para rescindir el citado convenio con la Comunidad Foral de Navarra. La comisión aprobó la rescisión por unanimidad.

Por nuestra parte, una vez recibida la solicitud formal de ruptura del convenio, se reunirá la comisión de seguimiento del mismo para iniciar los trámites administrativos que correspondan.

Desde el Gobierno de Navarra, ya lo dije en su día y lo repito hoy, rechazamos y lamentamos esta decisión, ya que la conexión Navarra-Pirineos Atlánticos no era simplemente un proyecto de este

departamento, sino que era un proyecto contemplado en la Estrategia Territorial de Navarra, en la que se trabaja conjuntamente desde todos los departamentos y en la que el desarrollo del Pirineo es uno de los objetivos prioritarios.

Debemos recordar que este proyecto perseguía dos fines: por un lado, proporcionar a Navarra unas conexiones regionales con nuestros vecinos del norte, con los que compartimos ciento cincuenta kilómetros de frontera, similares a las que mantenemos con nuestros vecinos de San Sebastián, de Vitoria, de Zaragoza y en un futuro próximo de Huesca; por otro lado, facilitar la accesibilidad a Pamplona desde los valles pirenaicos.

A la luz de los acontecimientos, el primer objetivo de conexión con Pirineos Atlánticos no parece alcanzable de forma inmediata, ya que no tiene sentido construir una vía de gran capacidad hasta la frontera. Sin embargo, no abandonamos el segundo objetivo y vamos a poner todo el esfuerzo en ello. Vamos a hacer todo lo que esté en nuestras manos para planificar en el menor tiempo posible las actuaciones necesarias que mejoren el acceso a los valles del noreste de Navarra, actuaciones que se incorporarán al tercer plan de carreteras que se elaborará durante el presente año.

En este sentido, cabe destacar, como ya he ido anunciando en diferentes ocasiones y a lo largo de todo este tiempo, que en gran medida los trabajos realizados hasta ahora en el marco de este convenio con Pirineos Atlánticos son aprovechables. Para el Gobierno de Navarra es deseable que en el futuro se retome este proyecto, pues no tiene sentido que las comunicaciones con nuestros vecinos del norte sean las mismas que en tiempos de Napoleón, pero en cualquier caso, y mientras tanto, como ya he comentado anteriormente, el Departamento de Obras Públicas sigue trabajando para mejorar las infraestructuras viarias del Pirineo. Les puedo asegurar que la accesibilidad a Pamplona desde los valles pirenaicos va a ser uno de los objetivos prioritarios del tercer plan de carreteras.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señora Consejera. Tiene la palabra el portavoz de UPN.

SR. VALERO ERRO: Muchas gracias por la explicación. Yo creo que era oportuno en estas fechas hablar de esta situación. Creo que viene bien la explicación que nuevamente nos ha dado la Consejera de todo lo que ha salido en los medios de comunicación. La cuestión es que la parte francesa, supongo que derivado de la política nacional francesa, que no apuesta por el tema del corredor de carreteras, en este caso, ve que las partidas económicas van a estar limitadas y a partir de eso el señor Lasserre, parece ser que también por falta de apoyos internos tanto de los propios alcaldes

del corredor como de otros grupos políticos dentro de la comunidad de Pirineos Atlánticos, se ve en la obligación de renunciar. No es por sacarle la cara, pero vamos a decir que esto es más o menos lo que ha podido ocurrir en este proceso.

Esto parece que no es fácil. Leía recientemente en un periódico, creo que de ayer, que en Aragón aún están menos avanzados y Ángela Abós, que es la presidenta del Consejo Económico y Social de Aragón, con un Gobierno socialista, decía que no renunciaban a esa comunicación con Francia pero que también entendían que vendría por pura evolución lógica de las cosas. En el tema de la comunicación con Francia a través del Pirineo no solo en Navarra sino que en todos los sitios cuecen habas, como se suele decir, no solo en Navarra sino también en otras comunidades, en este caso también en la comunidad vecina, Aragón, que también tiene sus dificultades para comunicarse con Francia.

Yo creo que los trabajos están hechos. UPN no va a renunciar nunca a ese corredor, UPN va a seguir apostando por ese corredor y eso significa una cosa, que no vamos a renunciar a dar desarrollo a los valles afectados en el tramo navarro, por eso hay que recordar que en las enmiendas pactadas a los presupuestos hay algunas actuaciones urgentes, como son los túneles, en los cuales se van a comenzar las obras. Además, todos estos proyectos y todos estos desarrollos que se han hecho ahí están, son trabajos que vienen bien para esa no renuncia a ese futuro y que vienen bien para las actuaciones que va a poner en marcha el Gobierno de Navarra urgentemente y con el nuevo plan de carreteras.

Como digo, ahí están los trabajos, los trabajos están bien hechos, el tema está muy avanzado, quizás más avanzado que en cualquier otra comunidad autónoma de los Pirineos, dígame la parte aragonesa o la parte catalana, y de alguna forma lo que queremos desde UPN es comunicar varias cosas: primero, que seguimos apostando por ese corredor de cara al futuro; segundo, que no vamos a parar de apostar por los valles afectados, de ahí las actuaciones que vienen presupuestadas en este presupuesto y en el próximo plan director de carreteras; y, tercero, que de alguna forma sentimos la decisión de Francia, no vamos a personalizar en nadie, pero al final la institución es la institución y el Presidente del Departamento francés de Pirineos Atlánticos es el que ha solicitado la rescisión de ese documento y es a lo que una institución con otra se tiene que atener. Y en ese planteamiento, lógicamente, no puede entrar en juego ninguna otra posición de decir si uno apoya o no apoya. Francia, a través del Presidente de Pirineos Atlánticos, tiene un decisión tomada, pues, de alguna forma, lo que corresponde es acatarla; y, si no, que lo quiten, como se suele decir.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Valero. Tiene la palabra el portavoz de Navarra Bai.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Gracias, señor Presidente. Decía el señor Valero que en todas las casas cuecen habas, y en la mía a calderadas, que no ha acabado de decir el refrán. Ha sido la Consejera la que se ha retrotraído a 1997, por lo tanto, alguna pincelada tendremos que dar al respecto. Es cierto que esas épocas son importantes en el devenir de este proyecto porque fue entonces cuando se mamó y cuajó la filosofía con la que se quería implantar. Fue precisamente en esos momentos cuando el Gobierno de UPN hizo un diseño de unas supuestas infraestructuras pensadas más desde el planteamiento ideológico que desde el planteamiento de servicio a la comunidad. Recuerdo, por ejemplo, que no es muy lejano a esas fechas el abandono, por parte del Gobierno de Navarra, de la Eurorrección de colaboración entre Pirineos Atlánticos, Aquitania y la Comunidad Autónoma Vasca. Seguramente ese elemento y ese hecho, que fue importante y que supuso romper una vía de colaboración fundamental que hubiese posibilitado mucho, algo habrán tenido también que ver en la posición final de, por ejemplo, Aquitania en este proyecto. Y recuerdo que también en el gran diseño que se le ocurrió al Gobierno de Navarra se contemplaba nada menos que una autopista de peaje y en paralelo a ello el tren de alta velocidad. No podemos olvidar eso. Simplemente respondía a una euforia ideológica de romper y no mirar ni siquiera de espaldas a los vascos. Y ese es el lodo que ha generado estos barrotes. Nosotros no entendimos en ningún momento ese planteamiento y esas posiciones, en el plano de las infraestructuras y de las necesidades de esta Comunidad no entendimos los proyectos que se plantearon en su momento. No entendimos nunca que eso tuviera que ser una autopista de peaje y tampoco entendimos que tuviera que ser una autovía de dos por dos, porque al final iba a suponer una desviación automática del tráfico de mercancías que iba a suponer un perjuicio evidente más que un servicio.*

Y creo que al final conseguimos un punto de equilibrio interesante. Todo el mundo estábamos de acuerdo en que se podía y se debía hacer una carretera moderna que diese el servicio. En primer lugar, Navarra Bai siempre ha tenido claro que la prioridad de los servicios de esta obra tenía que ser atender a nuestro territorio, a la vertebración y el equilibrio territorial de Navarra y de las zonas en concreto a las que afecta, y ese objetivo no queda roto por la decisión de no continuidad. En segundo lugar, sin ninguna duda, la conexión con Iparralde y con Europa era un elemento fundamental que tampoco había que despreciar y nosotros no lo despreciábamos, más allá de que entendiésemos que no era necesaria ni una auto-

pista ni una autovía sino una carretera moderna que se concretaba en el dos más uno.

En esos términos estamos y en esos términos seguiremos, es decir; nosotros no nos oponemos a que en un momento dado se pueda reabrir la posibilidad de esta conexión con el otro lado, en absoluto, pero decimos, y en este caso se lo decimos en primer lugar al Partido Socialista de Navarra, puesto que ayer hizo pública su visita a Aquitania para tratar sobre esto, que si tenemos que retrotraernos a un dos por dos nos retrotraeremos a la posición de Nafarroa Bai en contra de un dos por dos, que quede claro. Si se reabre la posibilidad de hacer la vía seguiremos estando a favor de que sea una carretera moderna que se concrete en el dos más uno, que es lo que estaba, de alguna forma, puesto encima de la mesa en la última fase.

Ese es el tema. Es una pena porque esto podía haber tenido una historia diferente y además podía ser una historia que estuviere ya muy avanzada y muy desarrollada. Han pasado todos estos años, hemos tenido todos estos devenires y ahora estamos casi en el punto de partida. Es cierto que hay unos supuestos proyectos, habrá que ver en qué medida tiene voluntad el Gobierno de Navarra de mantenerlos en cuanto a la dimensión y el coste que podrían suponer solamente para prestar servicio a nuestra Comunidad, y ese es el tema que parece que se va a retrotraer al debate del tercer plan de carreteras. Lo esperaremos, pero no es menos cierto que hay actuaciones concretas, como quedó plasmado en el debate de presupuestos, aunque insuficientemente consignadas desde nuestro punto de vista, que son las actuaciones sobre la necesidad de los túneles, el túnel de Erro, el túnel de Mezkiritz, como mínimo, y habría que debatir en qué términos queda el túnel de Ibañeta, pero esa es la realidad. Y nosotros no estamos ni a favor ni en contra, ha sucedido así, pero si nos retrotraemos a la historia, nosotros tenemos nuestra propia versión. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Jiménez. Señor Vázquez, tiene la palabra.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. He escuchado con atención, señora Consejera, la explicación que usted ha dado y me he sorprendido gratamente de que en este momento haya dicho que el Gobierno no renuncia a esta carretera. Esas no fueron las manifestaciones que hizo el Gobierno de Navarra en el momento de conocerse la noticia de la renuncia de Pirineos Atlánticos. No sé si las cosas han cambiado desde ese momento hasta hoy, pero en cualquier caso nos alegra que el Gobierno no arroje la toalla, porque esa es la preocupación y la inquietud del partido al que represento. Esa preocupación y ese interés nos movieron a intentar sobre el terreno y con las per-*

sonas con las que entendíamos que podíamos colaborar a iniciar los contactos, incluso mantenerlos en el tiempo, para hacer posible el desarrollo de esta vía de comunicación.

Yo le he escuchado a usted decir algo, lo que pasa es que lo ha dicho de pasada, que tiene una importancia vital: el concepto y el problema. El problema, señora Consejera, viene motivado por unas torpes manifestaciones, y permítame que lo diga así, del Presidente de Pirineos Atlánticos en un momento inadecuado, con vistas a unas elecciones, que en el país francés también se van a desarrollar el próximo 9 de marzo, que afectan al ámbito municipal y al ámbito departamental. Este señor, como político, vuelve a presentarse a las elecciones, y en ese período de exposición pública que existía tanto en territorio navarro como en territorio francés, efectivamente, había una oposición sobre todo por parte francesa, también en la parte navarra pero principalmente en la francesa, a una vía desdoblada de dos por dos. Por aclarar, diré que no estamos en esa posición de una vía desdoblada de dos por dos. A veces se dicen cosas y luego salen de determinadas formas y en algunos casos deformadas. Yo creo que había quedado claro el formato de vía que era aceptado por Francia. Y hay dos matices que le quiero hacer: Aquitania no se opone a esa vía de dos más uno, se lo digo yo, lo hemos podido constatar, lo que sucede es que las expropiaciones que se han sometido a exposición pública en el terreno francés no se ajustan a un ancho de calzada de dos más uno, sino a un ancho muy superior, que teóricamente puede esconder que en un futuro, hechas las expropiaciones, luego se pueda llegar a lo que ahora, las personas, los valles y los pueblos rechazan.

Por lo tanto, vamos a lo posible. La política es el arte de lo posible, no de lo imposible, y, por eso, aunque inicialmente se conceptuó una vía de doble dirección o de cuatro carriles, cuando se vio que no era posible, todo el mundo aceptó, incluso el portavoz de Nafarroa Bai lo ha dicho, una posible de dos más uno, una carretera moderna que permita en este caso el paso..., porque hay que recordar que en el tramo de carretera que va entre Valcarlos y Salies de Béarn-Orthez el 60 por ciento prácticamente está sobre el tramo inicial, es decir, se trata de anchar ese tramo para poder realizar esta vía. Con lo cual no estamos muy alejados de las posibles soluciones.

Y aquí el problema es que cuando el señor Lasserre dice o hace estas manifestaciones en los periódicos franceses, sobre todo en los del sur de Francia, lógicamente, como no se corresponde lo que está diciendo en cuanto a la vía que se quiere construir con las expropiaciones que se quieren llevar a cabo, se produce el levantamiento de los municipios afectados. Este es el problema. Como

resulta que este señor se presenta a las elecciones y no quiere perderlas, les dice a ustedes que se rompe el contrato. Aquí se ha dicho que no se le va a hacer responsable a nadie. Yo sí lo hago responsable, y hago responsables también a los interlocutores de este Gobierno, porque después de diez años, señora Consejera, aunque usted no es responsable de eso, usted asume ese resultado, ha habido un auténtico fracaso en las conversaciones que han llegado como conclusión a un punto cero, y no sé si estamos en un punto de partida, nosotros queremos estar en un punto y seguido y no esperar.

Le he entendido al final que el proyecto se retomará en el futuro. Yo le pregunto que cuándo. ¿después de las elecciones? Después de las elecciones, cuando el terreno se quede despejado en Francia, ¿se abrirá la posibilidad de que se acepte lo que ahora se rechaza? Quizás es más fácil entender la racionalidad que debería haber existido en Francia y no las torpezas a la hora de hacer determinadas declaraciones que han sublevado a los alcaldes y a los pueblos de los valles de forma innecesaria e injustificada y que aunque se ha querido rectificar no ha habido remedio. Ese es el problema principal del problema que hoy tenemos encima de la mesa, señora Consejera.

El Partido Socialista no va a renunciar a que esto siga avanzando en la dirección que queremos. No sé si después de las elecciones o antes, no queremos renunciar desde ya, porque consideramos que es vital y necesario, y además consideramos que es posible. Le puedo decir que hemos conseguido convenios verbales, es verdad, porque ha sido una primera reunión, un primer contacto con una persona que usted no sé si conoce pero que el señor Echavarri seguramente conoce más, de la que hemos conseguido un compromiso político para avanzar en la dirección de conectar Navarra con Francia. Y lo decimos así de claro.

Y permítame que le haga otra aclaración que no se corresponde con la información dada. Que Sarkozy apueste por el ferrocarril en detrimento de las carreteras no tiene nada que ver con la carretera D-933, absolutamente nada que ver, porque eso es confundir la velocidad con el tocino, como vulgarmente se dice. ¿Por qué? Porque esa carretera, desde hace año y medio, ha pasado de ser carretera nacional a una carretera departamental, es decir, dependiente del Departamento de Pirineos Atlánticos, y, por lo tanto, competencia de Pirineos Atlánticos. Por lo tanto, que no se echen balones fuera o se le echen las culpas al Presidente Sarkozy por una iniciativa favorable a apoyar el ferrocarril en detrimento de las carreteras. No tiene nada que ver, no se está diciendo la verdad, no se necesita financiación de París.

Y no olvidemos, por último, otra cosa muy importante. Esta carretera ha estado en la cumbre

hispano-francesa en el año 2005 y tendrá que volver a estar en la cumbre hispano-francesa con el Gobierno que sea en un futuro y, por lo tanto, con financiación europea. Y no podemos renunciar simplemente porque este señor por conveniencia política haya trasladado al Gobierno de Navarra la intención de no hacer esta vía de comunicación. No es posible y nosotros no lo aceptamos, y le invitamos a usted a que tampoco lo haga, no acepte esa solución. El tema está abierto, el tema es reconducible desde la racionalidad y desde lo que es necesario y aceptado por las partes. Y esa vía sería muy importante de la forma en que está planteada, el dos más uno, y nosotros como partido político apostamos por que siga adelante. No vamos a dejar ni un solo instante de colaborar para que esto siga. Digo colaborar, pero, desde luego, a lo que les voy a instar, y, si no, seguiré impulsando esta iniciativa allí donde haga falta, a usted y al Gobierno de Navarra es a que no cejen en el empeño de llevar a cabo esta obra, porque consideramos que es buena para Navarra y es buena para todos, para el desarrollo comercial de los valles pirenaicos y de todo. Por lo tanto, solamente por una llamada telefónica de este señor y por puro interés político Navarra no puede perder el tren del desarrollo y, desde luego, nosotros ahí seremos un elemento frontal de oposición ante algo que nos parece totalmente irresponsable desde el punto de vista político e irracional desde el punto de vista del desarrollo. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Muchas gracias, señor Vázquez. Señor Burguete, tiene la palabra.

SR. BURGUETE TORRES: Gracias, señor Presidente. Me estaba recuperando del análisis que se ha hecho. Cualquiera diría que el Gobierno es el que no quiere que se haga esta conexión de Navarra con Pirineos Atlánticos, y menos mal que hay voces que llaman al sentido común y a la responsabilidad y que aconsejan que hay que hacerlo.

Sobre esta cuestión es evidente que hay una historia reciente, una historia que tiene su punto de partida, y es la iniciativa del Gobierno de Navarra para poder tener una conexión con Pirineos Atlánticos, que desde el primer momento, no nos llamemos a engaño hoy, 6 de febrero de 2008, no estaba bien vista o no tenía un gran respaldo en Francia, concretamente en Pirineos Atlánticos. Y eso lo hemos conocido todos en 2006, en 2005, en 2004, en 2003, en 2002, en 2001 y en 2000. Por tanto, ha sido el Gobierno de Navarra, yo diría que con una gran habilidad y también con mucha diplomacia, que es como hay que llevar las relaciones internacionales, que es de lo que se trata en este caso, el que ha ido consiguiendo una posición por lo menos de no rechazo frontal de una cone-

xión viaria entre la Comunidad Foral de Navarra y los Pirineos Atlánticos.

No vamos a discutir en este momento los efectos positivos que tiene para el conjunto de Navarra y yo creo que también de España que haya una conexión por ese entorno, pero no debemos olvidar también la posición de Francia con respecto a la apuesta por el ferrocarril, que no es una novedad. No hace falta que lo haya dicho el señor Sarkozy, hace tiempo ya que conocíamos esta cuestión. Yo he estado participando en reuniones de la CTP, la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, y allá una vez sí y otra también hemos oído la apuesta clara y discutible de Francia por el ferrocarril frente a otras fórmulas.

Por tanto, la oposición de algunos alcaldes de la zona, de algún departamento, y la apuesta clara por el ferrocarril era algo conocido y asumido por el Gobierno de Navarra. Pese a eso, yo diría que la habilidad del Gobierno hasta este momento nos ha ido llevando a que se hayan ido dando pasos, desarrollando los acontecimientos, avanzando en un formato, en un modelo, el dos más dos no, el dos más uno sí, hoy parece que lo que prima es el cero cero, bueno, pues vamos a ver lo que pasa pero vamos a ver si somos capaces de, sin partidismos, sin apriorismos, trabajando todos en el ámbito de nuestra responsabilidad sin inmiscuirnos en competencias de otros, poder llevar a buen puerto esta iniciativa que hoy está difícil.

Y yo creo que aporta poco tachar las declaraciones de un representante de Francia de torpes o hábiles, pero esta no deja de ser más que una opinión de un humilde Parlamentario. Si queremos avanzar en una solución yo creo que ese no es el camino ni el procedimiento, vamos a ver si tendemos puentes para ir salvando los difíciles escollos que tenemos, y si Lasserre vuelve a ganar, cosa que es factible, yo creo que no será una buena afirmación hacer análisis de ese tipo, pero como yo no lo hago tampoco me corresponde dar mi opinión con respecto a ese tema, aunque yo no lo haría.

¿Cómo está la cuestión hoy? Parada, paralizada, por iniciativa de Francia. ¿Cuál es la posición que yo creo que tiene que mantener el Gobierno y el Parlamento? –lo digo porque aquí todos estamos de momento, supongo que Izquierda Unida también, de acuerdo con el dos más uno–: saber cuál es la realidad pero no cerrar la puerta a ninguna posibilidad de reabrir la a corto o medio plazo. ¿Cuáles eran los objetivos que se planteaba Navarra como tal cuando inicia este expediente? Yo creo que dos: uno, una conexión con Europa de calidad, desde el punto de vista viario; y, dos, fortalecer el desarrollo económico en la zona de los Pirineos, concretamente en los valles de Esteribar, de Erro, de Aezkoa, etcétera.

Hoy, la imposibilidad manifiesta, por la opinión de Francia, del desarrollo de esa iniciativa no nos va a permitir tener una conexión viaria con Pirineos Atlánticos y, por lo tanto, con Europa, pero vamos a ver si eso supone también una oportunidad de poder acelerar unas comunicaciones que desde un punto de vista general se pueden llamar secundarias pero que tienen una gran trascendencia para esos valles para poder tener una conexión ya no con Europa sino con la propia Comunidad Foral en su conjunto y con España también.

Por tanto, yo creo que lo que hay que hacer en este momento es ser prudente pero seguir trabajando. Convergencia, desde el primer momento en que se conoció esta posición, dijo, y el señor Vázquez también lo ha hecho en alguna ocasión, que hay que seguir insistiendo sobre esa alternativa y sobre esa posibilidad, que las coyunturas cambian, las opiniones cambian, las personas también cambian y, por tanto, puede haber momentos a corto o medio plazo que sean más positivos para el desarrollo y el diseño de esta iniciativa.

Creo que el trabajo que se ha hecho es un trabajo positivo, un trabajo que sirve o que debe servir en el futuro para poder avanzar en él, pero que hoy está en una situación de stand by. Bueno, pues vamos a ver cuánto tiempo tiene que estar en esa situación y, con esa habilidad y esa diplomacia que requieren las relaciones internacionales, vamos a ver cuándo se puede reabrir, pero sin perjuicio de ello vamos a ver si somos capaces de mejorar la permeabilidad, la conectividad que pueden tener esos valles pirenaicos con las grandes vías de comunicación estratégicas de la Comunidad Foral de Navarra. Y es en ese ámbito donde nos tenemos que mantener.

Por tanto, desde CDN reconocemos el trabajo, desgraciadamente hoy no nos ha llevado al mejor puerto o a la mejor solución que aspirábamos y que pensábamos, pero yo creo que esto no tiene por qué ser una puerta cerrada. Vamos a ver cuándo se puede abrir, hay un marco de unas elecciones locales en Francia en marzo, es cierto, vamos a ver qué resultados arrojan, qué posición tiene Francia en su conjunto, siendo conscientes y aceptando que Francia apuesta por otros modelos y que también tenemos, entre comillas, enemigos en otras comunidades autónomas que también apuestan por tener otras alternativas desde ese punto de vista.

Por lo tanto, en ese marco, lo que se necesita es habilidad, diplomacia, no dejar la puerta cerrada y mejorar la permeabilidad de los valles pirenaicos tal y como se ha planteado para este presupuesto del año 2008 y como indiscutiblemente se tiene que seguir planteando con mayor intensidad si cabe para el año 2009 y siguientes.

Por lo tanto, paciencia y prudencia, que yo creo que son unos condimentos muy apropiados en la política para poder conseguir los objetivos. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Burguete. La señora Figueras tiene la palabra.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Decía la señora Consejera en la anterior intervención que era habitual en mi grupo decir que menos cemento y más bienestar social. Hay que tener la evidencia de por qué y cuándo se dice, y este ha sido un ejemplo claro desde el principio. Cuando vine al Parlamento en el año 2003 lo primero que planteé en aquellos presupuestos, a instancias de personas del valle, fue precisamente la construcción de los túneles de Erro y Mezkitz. Fue la primera vez que yo tomé contacto con la realidad y con la necesidad y lo planteé. No salió porque no suele salir casi ninguna de las enmiendas que hace Izquierda Unida a los presupuestos, pero nosotros ya veíamos necesaria una actuación por lo que se suele decir sistemáticamente, fundamentalmente que la población permanezca en los valles, se facilite el tránsito y, en este caso, si había voluntad en la otra parte, encantados, pero en lo que nunca estuvimos de acuerdo con el Gobierno fue en que, efectivamente, esa vía de comunicación fuera autopista o autovía. Ni nos parecía que obedecía a las necesidades de los valles ni era una ambición ni una prioridad para nuestro grupo en ese momento solucionarlo a través de una vía de gran capacidad, y estábamos hablando en ese caso de una autopista.*

Por lo tanto, yo creo que es lógico que en algunos momentos se diga que menos cemento y más prioridad a otras cuestiones, y en esta obra nosotros fuimos clarísimos desde el principio: no estamos de acuerdo con una vía de gran capacidad de configuración de autovía o autopista.

Es verdad que luego el Gobierno rectificó, y rectificó, aparte de que sea de inteligentes, a mí me parece que era lo lógico y necesario. Había que reconducir aquel macroproyecto porque no tenía más interés, en definitiva, que el de dar satisfacción, como vulgarmente se dice, a las cementeras, porque la verdad es que no tenía otro sentido porque no era lo necesario, no era lo que correspondía.

Yo creo que en este momento el Gobierno ha optado por mantener todo lo que tiene que ver con la parte navarra, mantener ese proyecto en lo que valga, que yo creo que valdrá prácticamente en todo, y por seguir insistiendo en acordar con el Gobierno de Francia y fundamentalmente con Pirineos Atlánticos por la competencia que tengan en convencerles e intentar conseguir que se retome cuando sea oportuno esa obra.

Yo creo que eso es importante, que es tener claro que lo que se pretende es una doble cuestión: por una parte, dar satisfacción y solución a las personas que están viviendo en los valles pirenaicos y que esa sea una vía alternativa posible y factible para comunicarnos con Francia. Además, al margen de lo que hagan los demás Gobiernos y en este caso la apuesta que hagan el Gobierno francés, Europa y España también, porque hay que reconocer que de quince años a esta parte España ha cambiado sustancialmente en una apuesta indiscutible por el tren, cosa que en los años noventa no existía con tanta claridad y con tanta evidencia, pero el desarrollo del ferrocarril no va reñido con el desarrollo de las zonas más deprimidas, entendiendo por deprimidas aquellas que tienen más dificultades de conexión o aquellas en donde la población es escasa. Y, lógicamente, como no va reñido, yo creo que habrá un intento de recuperación de este proyecto y, si no, en el señor Vázquez tienen a un defensor, además con posible capacidad de influencia, porque al final de lo que se trata aquí es de sumar voluntades y de que, si se presta como interlocutor, el Gobierno haga lo que crea oportuno para sumar voluntades.

En este proyecto la voluntad del Gobierno es clara y la del Parlamento es unánime, cosa que no suele ser habitual, y es unánime porque hubo una reconsideración en tiempo y forma por el Gobierno, que se avino a las posturas lógicas, que era mejorar las condiciones. Por lo tanto, nosotros también vamos a defender la importancia, la oportunidad de que se siga en este trazado, y no parece que el Gobierno haya tirado la toalla, pero sí que supuso un jarro de agua fría que la otra parte no conviniera con esta en que esa obra se llevara adelante, pero eso no quita, teniendo, además, capacidad económica y teniendo el proyecto, para que nosotros vayamos desarrollando, como así se hablaba en este presupuesto, los túneles y el firme en la parte que toca.

Por lo tanto, si ustedes han considerado ahora que empezamos por los túneles, pues muy bien, si además parece que apuestan por que en el próximo plan de carreteras se vaya al tercer carril en el firme de la carretera, pues estaremos de acuerdo, y al final, después de cuatro o cinco años o cuando se vea oportuno, igual cambia la realidad y estamos en las puertas de que en los vecinos franceses, y no sería la primera vez que ocurriera, al final la cordura se imponga al oportunismo o a lo que quiera que sea. Si la modificación que se planteaba en la parte francesa no correspondía a lo que realmente se quería acometer, se puede modificar y se puede, lógicamente, reconvenir, y yo creo que lo que en este momento toca es que el Gobierno apueste, como parece que así lo va a hacer, por la mejora de la 135 y que al final eso suponga un beneficio para todos y fundamentalmente para los valles.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señora Figueras. Señora Consejera, tiene la palabra.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. A mí me parece correcto que cada portavoz se retrotraiga a cuando quiera y exprese lo que quiera, pero la realidad es que actualmente estábamos trabajando en un proyecto que se trataba técnicamente de una conexión viaria entre Navarra y Pirineos Atlánticos de dos carriles más uno de aceleración. Quiero aclarar fundamentalmente al portavoz de Na-Bai, pero también la señora Figueras ha hecho referencia a ello, que, efectivamente, tal y como anunció el Gobierno, no solamente estamos de acuerdo en ponernos a trabajar ya para mejorar las comunicaciones del Pirineo navarro, sino que en concreto, respecto de los túneles de Erro y Mezkititz, que son las dos peticiones más secundadas por las localidades afectadas, en el Departamento de Obras Públicas ya se han iniciado los trámites del expediente de contratación de los proyectos de estas obras, es decir que estamos ya trabajando en ellos.*

Comentaba el señor Vázquez que el Gobierno no renuncia o no arroja la toalla, que ellos se alegran, que si parece que hemos dicho lo que no dijimos, en fin. Nosotros siempre hemos dicho lo mismo. El Gobierno de Navarra, al igual que UPN, como ha expresado su portavoz, siempre ha estado a favor de esta conexión viaria Navarra-Pirineos Atlánticos, y lo seguiremos estando. Lo que yo he dicho exactamente es que al Gobierno de Navarra le parecería deseable que esto se pudiera retomar, indudablemente, pero que no vamos a esperar más y que no vamos a estar al albur de las opiniones cambiantes de los dirigentes franceses. Nosotros tenemos que perseguir un segundo objetivo que habría estado cubierto por el desarrollo de esta vía, pero como a corto plazo no se va poder acometer, nosotros vamos a ir a trabajar por ese objetivo y, por lo tanto, nos vamos a poner manos a la obra ya. Todo lo que se pueda hacer después ya se verá, e indudablemente nos parecería deseable que se pudiera retomar este proyecto.

Tiene usted razón, y además así lo expresé el día en el que se filtraron unas declaraciones del Presidente Lasserre a las que usted creo que ha hecho referencia. Ese día algunos medios de comunicación me preguntaron que qué opinaba, por qué él había dicho que Francia o Aquitania no le iba a financiar... Efectivamente, este proyecto nunca contempló la posibilidad cierta de que Francia o Aquitania fueran a financiar el proyecto, y por eso yo mostré mi sorpresa ante las declaraciones del Presidente Lasserre, porque nunca se había contado con esta financiación. Supongo que

él tendría la expectativa de que, tal y como se hace en el país vecino, en ocasiones tanto el Estado como la región pueden convenir con los departamentos en ayudarles a desarrollar este tipo de proyectos. Además, en concreto la región de Aquitania ni siquiera tiene competencias. En el Estado francés las carreteras son o estatales o departamentales, y la región de Aquitania no tiene competencias ni las ha tenido nunca. En este sentido le doy la razón, esto no suponía una novedad para nosotros y nos extrañó la posición del Presidente Lasserre. Yo tampoco seré quien lo defienda, como ha dicho el portavoz de UPN, porque no... A mí ni me da ni me quita, siempre he dicho que no comparto la decisión del Presidente Lasserre y que me parece una decisión errónea, y siempre lo hemos dicho, y hemos trasladado a la opinión pública en Navarra los motivos que él nos ha alegado en la comunicación verbal, en la reunión que mantuvimos en Bayona, como he comentado anteriormente, y que también nos hizo llegar por carta. Y él alega que los motivos para esta decisión suya, suya o de su partido, y de nadie más, de rescindir el convenio con Navarra estaba basada en el anuncio del Gobierno estatal de que iba a paralizar cualquier tipo de financiación a obras viarias porque solo iban a primar las ferroviarias, en la falta de apoyo y la posición en contra que tradicionalmente durante todo este tiempo ha venido teniendo la región de Aquitania y en el rechazo de las localidades afectadas.

Dicho esto, que son, como digo, las razones que alega el Presidente del Departamento de Pirineos Atlánticos y no el Gobierno de Navarra, tengo que decirle que no tengo absolutamente ningún motivo para dudar de lo que usted me cuenta, de la reunión que mantuvieron con el Vicepresidente Carrère y de que asumió ese compromiso verbal con ustedes. Yo no tengo ningún motivo para dudar de su palabra, pero permítame que tenga mis reservas acerca de la postura del Partido Socialista francés, del cual es Vicepresidente para la región de Aquitania el señor Carrère, con quien ustedes se reunieron, en primer lugar, porque dice que no se opone a un dos más uno. Tanto es así que se opone que han solicitado la rescisión del convenio con Navarra. El Partido Socialista francés del Departamento de Pirineos Atlánticos ha votado a favor de que se disuelva el convenio con Navarra, que se paralicen los trabajos y que se reparta el dinero, que se hagan las cuentas. Han votado a favor de que se paralice todo el trabajo, y este es un hecho.

Hablando de torpes o no torpes manifestaciones, yo no les voy a poner absolutamente ningún calificativo, pero es que ahí está la historia, ahí está la hemeroteca, y el Partido Socialista francés, por boca fundamentalmente del señor Carrère pero también de alguna otra persona de relevancia en el

Partido Socialista en esa parte francesa, cuenta en su debe con afirmaciones del tipo: “mientras yo esté aquí este proyecto nunca se realizará”, “yo no lo voy a permitir”, “es objetivo de mi Gobierno entorpecer cualquier vía de financiación con los fondos europeos Interreg a este proyecto”, aunque se consiguió un 30 por ciento de subvención de los fondos Interreg para desarrollar este proyecto de dos carriles más uno, y eso está ahí, para que todo el mundo lo vea. Entonces, dice usted: ¿a qué vamos a esperar?, ¿después de las elecciones va a haber cambios de postura? Yo ya no sé qué decirle, pregúnteselo usted a estas personas con las que ha tenido contacto. Nosotros, en el departamento, sinceramente, en petit comité, cuando vinimos de aquella reunión y en los días siguientes comentábamos: estamos seguros de que los que más se opusieron a este proyecto ahora van a decir que era necesario; pero, hombre, no esperábamos que cambiasen con tanta rapidez, o sea, la verdad es que ese cambio en quince días nos parece, sinceramente, poco serio. Y, como le digo, yo no dudo en absoluto de lo que usted me cuenta, pero sí que tengo mis reservas acerca del verdadero apoyo que el Partido Socialista francés pueda prestar a este proyecto, porque al pan, pan y al vino, vino. Yo no defiendo al Presidente Lasserre, no comparto su decisión, no me gusta su decisión, me parece errónea, pero, hombre, al César lo que es del César, quien se ha estado oponiendo y ha tenido diez largos años con todos sus días y todas sus noches para apoyar este proyecto y no lo ha hecho jamás, sino todo lo contrario, han sido el señor Carrère, el señor Mañita y todo el Partido Socialista francés con responsabilidades de Gobierno en esta zona.

El presidente del CDN decía... Perdón, el presidente todavía no, (RISAS), el portavoz del CDN decía que las personas cambian, las posturas también, pues ojalá. Tiempo hemos tenido todos de colaborar con este proyecto, pero nunca es tarde si la dicha es buena. Nosotros estamos encantados de que se pueda retomar, pero hoy por hoy el objetivo número uno del Departamento de Obras Públicas es ocuparse de la mejora de la accesibilidad al Pirineo navarro, y en eso estamos, como les digo, en eso hemos empezado a trabajar y durante la elaboración del tercer plan de carreteras todo esto se materializará en acciones concretas que podrán ser debatidas por sus señorías.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): *Muchas gracias, señora Consejera. Con esto cerramos el tercer punto del orden del día. Hacemos un receso de dos minutos para despedir a la señora Consejera y a su equipo.*

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 10 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 16 MINUTOS.)

Debate y votación de la propuesta de creación de una ponencia para estudiar y elevar propuestas sobre el modelo, inversiones y actuaciones futuras en las infraestructuras del ferrocarril en Navarra, presentada por la A.P.F. de Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): *Reanudamos la sesión con el cuarto punto del orden del día: Debate y votación de la propuesta de creación de una ponencia para estudiar y elevar propuestas sobre el modelo, inversiones y actuaciones futuras en las infraestructuras del ferrocarril en Navarra, presentada por la Agrupación de Parlamentarios Forales de Izquierda Unida. Tiene la palabra la señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Se ha hablado en la primera parte de esta Comisión extensamente, aunque no de una manera totalmente satisfactoria, sobre lo que es el tren, al que cada uno le pone un nombre, que si de altas prestaciones, que si de alta velocidad o lo que quiera que sea. No cabe duda de que es una infraestructura importante para la Comunidad Foral. Nosotros, además, siempre hemos manifestado, no solo en el Parlamento sino en todos los ámbitos en los que hemos estado, el interés que tenía esta obra al margen de otras consideraciones, por aclarárselo al señor Valero, y el asunto está en que este es un debate ya amortizado. Navarra no va a ser distinta ni va a ser una isla dentro de lo que es España respecto al tren llámese como se quiera. No hemos sido nosotros única y exclusivamente los que hemos puesto nombre a ese tren y no precisamente el de alta velocidad, sino el de altas prestaciones, se ha oído a personas muy cualificadas y de otros ámbitos, porque era complicado si se iba a mantener o no se iba a mantener la velocidad que ese tren parecía que tenía que llevar durante todo su trayecto en Navarra y porque además se pretendía que fuera un tren con la doble vertiente de transporte de mercancías y de pasajeros. Por tanto, yo creo que ese es un debate completamente amortizado. Esa infraestructura va a estar en Navarra a pesar de que pueda haber opiniones de lo más variadas.*

A nosotros nos parece importante, y también lo ha manifestado el señor Jiménez, que se debata sin ningún tipo de problema ni de cortapisa sobre los servicios de otros trenes de pasajeros y mercancías, a pesar de la existencia del tren de alta velocidad, porque se mantienen las dobles plataformas. Además, hay puntos que están en el sur, como es el caso de la Ribera, pero también en el oeste que no están definidos y que dependiendo de si se

toma una u otra alternativa para unirlo con la Y tendrán más afección o menos afección. También hay un compromiso en el propio Plan Energético de Navarra, en el que hay una apuesta que yo creo que está muy paralizada para que los trenes llamados de cercanías o de conexión entre unas zonas y otras de Navarra tengan una apuesta importante por parte del Gobierno para que realmente supongan un servicio a los ciudadanos. Y nosotros creemos que el debate sobre estas cuestiones no se ha dado. Se ha dado un debate a un nivel de élite, a través de la Estrategia Territorial, a través de los planes de ordenación, pero si cualquiera de nosotros fuéramos, y también los grupos ecologistas, por supuesto, que han estado interesados, a hablar con muchos ciudadanos interesados en la política e interesados en las infraestructuras veríamos que hoy desconocen absolutamente todo respecto al tren de alta velocidad. Fíjese usted si se desconoce que ayer en torno a ciento cincuenta empresarios de la Ribera todavía manifestaban su preocupación por si iba a parar o no iba a parar en la Ribera, y no es tanto por la estación, que eso es un problema que no tiene nada que ver con el interés que tenía este grupo ni esta Parlamentaria, sino por si iba a parar, y se supone que son personas que están en contacto con el Gobierno, tienen sus reuniones a nivel social con otros ámbitos políticos, sociales. Estábamos reunidos fundamentalmente empresarios y gente que estamos dedicados a la política, y la preocupación la trasladó el señor presidente de la AER, no Izquierda Unida ni Ana Figueras.

Por lo tanto, si ese debate se ha tenido ha sido a nivel de élites. Ese debate ha estado cerrado en este Parlamento y ese debate no va a querer salir de este Parlamento porque probablemente la mayoría de este Parlamento no lo va a querer. Pero ese debate hay que tenerlo sin miedo y además explicando que se va a mantener la doble plataforma y lo que eso supone, que va a estar el tren que conocemos actualmente con el trayecto que se le quiera dar o con la vertebración que se le quiera dar, que va a existir, que van a existir las paradas. Hay que hablar sobre si las estaciones se van a llevar fuera de los núcleos urbanos, no tanto la de Pamplona, porque en Pamplona en realidad se acerca un poco más de lo que está ahora al núcleo urbano, pero si en otros casos se va a sacar, pues que se sepa cómo se va a acceder a ella, aunque lo lógico es que se acceda por transporte público evitando el transporte privado. Y también se debe hablar de que el impacto va a ser el menor porque se va a poder explicar de arriba abajo que el Gobierno de Navarra ha tenido un interés especialísimo y lo ha hecho valer siempre para que el impacto sea el menor. Y eso, siendo honestos, no lo conoce ni lo va a conocer probablemente muchísima gente porque no se va a querer que se conozca.

Es probable que en ese debate abierto y de participación a la ciudadanía surjan voces discrepantes, pero yo creo que eso no es ni bueno ni malo en sí mismo, eso es la política y el interés que tenemos que tener los políticos de trasladar a la ciudadanía las decisiones que adoptamos aquí. Que haya voces discordantes está dentro de la nómina de los políticos, pero ya habrá quien se cargue de razones suficientes para explicar y convencer de que las razones son así porque igual no había otras, en el caso, qué sé yo, de que la estación tenga que salir y resulta que haya un sector importantísimo que apueste por que se quede o por que este trazado tenga que ir por aquí o por allá.

Por lo tanto, yo creo que sería oportuno y muy conveniente que se crease esta ponencia porque al margen de que pudiéramos estar mejor asesorados de lo que lo estamos a través de los medios de comunicación y de las informaciones que traslada el Gobierno, podríamos contrastar con personas que están interesadas en el tema, que son expertos del tema, en un alarde de honestidad hemos de decir que el convenio va a ser firmado en muy pocas fechas, pero, desde luego, por lo que hoy hemos conocido aquí todavía quedan lagunas. Será una declaración genérica, de compromiso genérico, de garantía absoluta, pero lo que está claro es que aquí todavía hay decisiones que no se han tomado, y para cuando se haga la firma del convenio tampoco se habrán adoptado. Y vuelvo a decir que a mí me sigue preocupando el tema de la conexión con la Y vasca.

Por lo tanto, no debería haber ningún inconveniente para que en una ponencia que estableciéramos en tiempo y la acortásemos en tiempo pudiésemos tener la información de personas, decidiéndolo consensuadamente entre todos los grupos políticos, para que vinieran a informar de sus opiniones, a informar de qué piensan sobre esta infraestructura de importancia para Navarra, y a nosotros nos importaría fundamentalmente ver cómo va a existir un equilibrio de manera que esta infraestructura sirva para lo que tiene que servir cualquier inversión de tamaño cantidad económica, para vertebrar el territorio, para que la sociedad lo pueda utilizar y no sea solo verlo pasar, como decía el señor Jiménez, porque eso sería un tremendo error y, en definitiva, para que podamos estar todos al cabo de la calle de lo que va a suponer esta infraestructura importante.

Por lo tanto, ya digo que esa ponencia en todo caso aportaría claridad, controversia también, probablemente, pero eso no tiene por qué ser ningún problema y, en definitiva, gracias a ella podríamos tener toda una información más amplia, más abierta. De lo que se trata, en definitiva, es de hacer las cosas lo mejor posible, de ahí la razón

de que nuestro grupo haya hecho esta petición de ponencia a la Comisión de Obras Públicas.

Sin más, y siendo realista, entiendo que no va a haber voluntad, pero de todos modos yo creo que es una oportunidad perdida en un tema de gran importancia y, desde luego, yo creo que los políticos tenemos que estar abiertos a opiniones contrastadas, a opiniones solventes, y si alguna de esas opiniones fuera discrepante, en absoluto tiene por qué ser un problema, sino más bien un acicate para que intentemos o bien convencer o bien al final modificar cuestiones en aras de que se haga con el mayor consenso posible.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Muchas gracias, señora Figueras. Vamos a pasar ahora a las intervenciones de los turnos de favor o en contra. Les recuerdo que disponen de un máximo de diez minutos. ¿Turno a favor? Señor Jiménez.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: Nosotros vamos a votar a favor, por supuesto, porque ya de entrada teníamos una posición de conveniencia e interés en que se crease la ponencia, pero yo creo que el debate que hemos mantenido en el día de hoy por sí mismo podría justificarla suficientemente. Se ha evidenciado que más allá del debate simplón de TAV sí o TAV no o lo bueno que es el TAV, y más allá del debate que ha tenido esta Comunidad durante muchos tiempos sobre los celos surgidos en la forma de financiación a partir de que la CAV hizo el convenio con el Estado, no hemos hecho en ningún momento una reflexión seria sobre la apuesta que esta Comunidad tiene o quiere o debe hacer en torno al ferrocarril, al tren como vía al fin y al cabo, que es el debate que se está teniendo en todas las comunidades, sean del tamaño que sean, es decir, frente al problema de la movilidad, fundamentalmente centrado en la movilidad de mercancías, y frente a la conciencia cada vez mayor de que hay que sacarlas de las carreteras, buscar medios alternativos que por lo menos parcialmente vayan paliando esta situación con objetivos bien claros, como son, por un lado, el propio tema de los recursos energéticos, pero también otro fundamental, que es la emisión a la atmósfera de gases, etcétera. Esos son los objetivos y esos son los debates que están teniendo todas las comunidades que apuestan y tienen una planificación de futuro, y es lo que se debería hacer esta Comunidad también.

Cuando hemos oído a la Consejera decir que es muy difícil calcular, pues no debe de serlo tanto. Yo he visto informes de personas y grupos que seguramente nunca podrán disponer de los recursos técnicos, humanos y económicos de la Administración, y esos informes no digo yo que sean buenos ni malos, porque no puedo saber el grado de fiabilidad, pero hacen previsiones, por ejemplo, cosa que nunca nos ha presentado este Gobierno. Es decir,

este tipo de tren, ¿en cuánto nos va a desviar el transporte de mercancías en esta Comunidad?, ¿qué aspiraciones tenemos de sacar?, ¿cuántos viajeros nos va a transportar?, ¿cuál es la demanda de esta Comunidad en transporte de viajeros en relación con Madrid, Zaragoza o Bilbao? o ¿cuál es el intercambio económico que se da para saber...? Prioridades de ese tipo y razonamientos de ese tipo que tendrían que apuntar a apuestas de futuro y que aquí nunca se han hecho.

Por lo tanto, dejando claro que la ponencia que se plantea no va a ser sobre un medio de transporte caduco sino sobre un medio de transporte de futuro, además con una proyección que va a más, sería conveniente hacer esa reflexión, porque, además, antes se hacía una referencia a aquella máquina que echaba humo, que nos iba a hacer perder no sé qué cosas, pues la verdad es que no sé quién se subió a aquella máquina, pero desde luego esta Comunidad no. No hay más que ver el tipo de infraestructuras viarias que tenemos en esta Comunidad, es decir, estamos todavía en la época de las películas del Oeste, estamos en una situación muy parecida a la de las películas del Oeste que solemos ver. Esa es la realidad. Entonces, yo creo que es fundamental y conveniente una reflexión de este tipo.

Y me da la sensación de que el único razonamiento que se podría argumentar o que puede pesar a la hora de no apostar por que se cree una ponencia de este tipo es pensar que esta ponencia se puede convertir o puede servir para que se cuestione el concepto del tren de alta velocidad en los términos oficiales. No lo sé, seguramente habría que reflexionar sobre esa infraestructura, pero no me parece ni mucho menos que eso se pueda entender o se deba entender como un peligro ni como un riesgo, sino que debería ser simplemente un elemento más de reflexión, pero hay mucho más que reflexionar y hay muchas más conclusiones que sacar con apuestas de futuro. ¿Qué tipo de producción tiene esta Comunidad que pueda ser susceptible de ser utilizada en el ferrocarril, etcétera? Hay muchas cuestiones a las que en este momento no somos capaces de responder, y quizás el Gobierno nos podía haber abierto la luz, pero, sin embargo, lo que la Consejera nos ha dejado es una gran nube diciendo que es muy difícil para el Gobierno hacer esos cálculos y esas previsiones. Por lo tanto, nosotros vamos a votar a favor.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Muchas gracias, señor Jiménez. ¿Turno en contra? Señor Valero.

SR. VALERO ERRO: Muchas gracias, señor Presidente. Contestando un poco a la señora Figueras, yo creo que verdaderamente usted apoya el AVE, pero creo que tiene un problema dentro de su grupo, porque su grupo no lo apoya. Entonces,

crear aquí una ponencia para que tome una decisión definitiva para ver qué hace Izquierda Unida con respecto al AVE... Yo creo que es mejor que lo hagan internamente, discutan y digan qué solución adoptan. Porque estamos hablando y creo que mezcla churras con merinas, mezcla todo. La Consejera ha dicho: el AVE está aquí, la vía vieja también se queda, y a partir de ahí el departamento está haciendo un estudio de la movilidad con los distintos transportes públicos de Navarra. Y ustedes, ¿qué quieren debatir?, ¿si viene el AVE o no viene el AVE? ¡Si ya se está haciendo el estudio de la movilidad! Entonces, es que no logro entender en esa dualidad que le he dicho desde el principio la problemática que tiene con respecto a esto.

Entre las lagunas está el tema de la variante de Tudela, está claro, pero le digo que el convenio automáticamente faculta al Gobierno para encarar los proyectos y ejecutar la obra. No es una obra a largo plazo, estamos ya en los comienzos de la obra. Es que debatir sobre algo que ya lleva debatiéndose un montón de años... Yo creo que sería mucho más objetivo decir: debatamos sobre el tema de la movilidad, una vez que tenemos estas infraestructuras. Hablan de una ponencia, pero mejor será esperar a los planes que está haciendo el departamento y que ha anunciado la Consejera de acuerdo con el AVE, las vías existentes, el tema del transporte público, los autobuses, cómo se tiene que articular todo el tema de la movilidad en Navarra.

Y respecto a Nafarroa Bai también quiero indicar la dificultad que tienen los cuatro partidos para ponerse de acuerdo en la situación de AVE sí, AVE no, porque volver a discutir sobre el tema no lo entiendo. ¿Movilidad? Bien, pero AVE, ¿sí o no? Ya sé que viene, pero aún no sé qué opinión tienen.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Gracias, señor Valero. Señor Vázquez, tiene la palabra.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Gracias, señor Presidente. Utilizo el turno en contra porque mi partido, el Partido Socialista, considera que esta ponencia parlamentaria planteada por la portavoz de Izquierda Unida carece de sentido. En primer lugar, porque yo creo que esta mañana lo hemos debatido extensamente en el primer punto del orden del día, pero además por una cuestión de orden competencial. Crear una ponencia en este Parlamento sobre algo que no es competencia del Gobierno de Navarra me parece que no sería lógico. Creo que tenemos que dejar claro todos dónde estamos, para qué servimos y cuáles son las intenciones que realmente perseguimos.*

Este tema ya lo hemos debatido extensamente en el primer punto pero, desde luego, crear una ponencia cuyos resultados o conclusiones en nin-

gún caso serían vinculantes para este Gobierno porque son competencias que tiene el Gobierno del Estado... Una cosa es que en el convenio de la alta velocidad que se va a firmar entre el Estado y Navarra haya encomiendas de gestión a favor del Gobierno de Navarra para llevarlo a cabo y otra es que realmente esta ponencia sirva realmente para sacar alguna conclusión.

Estamos hablando del desarrollo del tren de alta velocidad, que así se llama, a nivel nacional, y dentro de ese Plan Estratégico de Infraestructuras Terrestres está el eje Cantábrico-Mediterráneo; en definitiva, viene de Zaragoza y conectará con la Y vasca, independientemente de lo que falte por definir respecto a la conexión con la Y vasca o la decisión que hay que tomar, después del correspondiente estudio, y así se recoge en el convenio, de la fórmula de paso por Tudela, desde el punto de vista del respeto de la seguridad medioambiental y la conveniencia para todas las partes. Y, desde luego, me consta que el Ministerio tiene esa voluntad de llegar a la mejor solución del paso por Tudela, y al margen de que ayer los empresarios de la Ribera, en la reunión que se mantuvo en el hotel AC, de Tudela, organizada por la Asociación de Empresarios de la Ribera, estén preocupados por si va a pasar el tren por Tudela o si va a parar o no va a parar, yo creo que a estas alturas en estas cuestiones lo que hay que hacer es poner el punto y final y, desde luego, en eso estamos, en las vísperas del punto final, para no hacer excesivas demagogias sobre algo que yo creo que está suficientemente claro.

Pienso que ha habido total claridad en este tema y transparencia también. Por lo tanto, no veo tampoco necesidad para plantear esto. Y generar una especificidad de modelo ferroviario en Navarra como si Navarra fuese algo diferente a los demás, pues también es innecesario, no tiene ningún sentido. No es que este tren salga de Tudela y suba al norte de Navarra, es que comunica las ciudades, las regiones, los países y, por lo tanto, no cabe un modelo ferroviario específico para Navarra. La verdad es que no se sabe muy bien qué es lo que se pretende cuando se habla de un modelo ferroviario para Navarra, realmente Navarra es diferente en muchas cosas, pero nos tendremos que equilibrar en otras muchas y, desde luego, en el uso del tren y de la alta velocidad, bienvenido sea ese equilibrio porque el tren lo vamos a tener gracias a la apuesta que el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero previó en el Plan Estratégico de Infraestructuras Terrestres, que, por cierto, quedaba en la estación de Pamplona y se abrió la comunicación con la Y vasca, con un ancho internacional que permite el acceso tanto de pasajeros como de mercancías en la Unión Europea.

Y queremos abandonar el tren del Oeste, claro que lo queremos abandonar, queremos un tren moderno que desarrolle, que equilibre, que además sea menos contaminante pero que sirva realmente para que esta sociedad, Navarra, por supuesto dentro del marco y del contexto del Estado, se beneficie del conjunto de la inversión. Y, desde luego, en esa dirección se va, porque si se hubiese hecho antes, lógicamente, no estaríamos hablando ahora de esto. Eso lo están haciendo posible quienes lo están haciendo posible y hay que reconocer que realmente eso será bueno y, desde luego, los que nos sucedan en edad y en generación nos darán las gracias y pensarán que esto fue una buena apuesta, fue una buena solución porque el desarrollo vendrá con él. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Vázquez. Señor Burguete, tiene la palabra.*

SR. BURGUETE TORRES: *Gracias, señor Presidente. Mi voluntad era intervenir muy brevemente, pero viendo la extensión de las intervenciones casi me siento obligado a intervenir ante sus señorías también con más argumentos, si cabe, que los explicados en el primer punto del orden del día. En el día de hoy hemos debatido sobre dos cuestiones presentadas por la Agrupación de Parlamentarios de Izquierda Unida-Nafarroako Ezker Batua: una, presentada el 7 de noviembre, para que la Consejera nos explicase diferentes cuestiones; y, otra, del 18 de octubre, casi un mes antes, en la que se planteaba la necesidad de crear una ponencia para aclarar diferentes aspectos relacionados con el tren de alta velocidad, el corredor navarro, etcétera. Si leemos la motivación que justificaba la creación de esta ponencia, veremos que se dice: porque lo cierto es que en lo referente al Corredor Navarro de Alta Velocidad casi nada está realizado: ni los estudios informativos, ni exposición pública, ni estudios de impacto ambiental, ni proyectos, con lo cual todavía tenemos un horizonte temporal de bastantes –supongo que serán muchos– años por delante antes de que pueda materializarse la ejecución de la obra. Creo que esto, que es lo que justificaba, sustentaba, motivaba estas dudas y la creación de la ponencia, hoy ha quedado completamente desmontado. Es decir, hay estudios de impacto ambiental, hay exposición pública, hay estudios informativos y se van a hacer otros nuevos para aclarar algunos aspectos que a su señoría le preocupaban sobremanera, tenemos ya más o menos un horizonte de semanas en las que se va a firmar el convenio, que supondrá el pistoletazo de salida del desarrollo del proyecto y de la ejecución de la obra. Por tanto, ni creo ni aspiro a que sean muchos años, sino a que sean más bien pocos, menos años, no bastantes.*

Además, se habla de elevar propuestas en esta ponencia en relación con las inversiones. ¿Y quién nos va a explicar cuáles son las inversiones? ¿Sus señorías? ¿Nuestras señorías vamos a explicar cuáles son las inversiones?

Habla también sobre sus consecuencias y efectos socioeconómicos. Ya están manifestados, ya están explicados los efectos socioeconómicos que tienen para el conjunto de la Comunidad. Miren, con una palabra, o con dos: todos positivos. ¿Que tiene consecuencias medioambientales? Sin duda, ya lo hemos hablado. Oiga, menores que la no ejecución. Hay que hacerlo, y tiene un efecto, claro que sí, pero los efectos positivos que va a tener para el conjunto de la Comunidad van a ser mayores. ¿Dónde se contemplan las medidas correctoras? Pues en los estudios ambientales que se desarrollan. ¿Y quiénes los hacen? Los expertos. Los departamentos, los ministerios hacen sus estudios de impacto ambiental, sus declaraciones de impacto ambiental, valoran medioambientalmente. Los expertos, los funcionarios al servicio de la Administración Pública, no nosotros, son los que hacen ese trabajo, valoran ese expediente medioambientalmente hablando, contemplan las medidas correctoras o medioambientales y lo trasladan al ámbito político para decir: mire usted, después de un importante proceso de información pública, de debate social, al más alto o al más bajo nivel, al que usted quiera, se hace el estudio, se hace el trabajo y se contemplan una serie de medidas correctoras desde un punto de vista técnico, porque yo creo que son los técnicos quienes tienen que hacer ese tipo de trabajo.

Y, a partir de ahí, después de la comparecencia del día de hoy, yo creo que algunas de las dudas que se suscitaban en esta motivación para crear la ponencia han quedado resueltas, sin perjuicio de que la Consejera pueda venir cuando se quiera y sin perjuicio de que cualquier grupo parlamentario pueda solicitar que vengan a sesiones de trabajo de este Parlamento quienes ellos deseen para explicar las inquietudes que los grupos equis puedan tener sobre esta u otras cuestiones.

Por tanto, la necesidad de crear una ponencia en este momento para nosotros no tiene fundamento y apostaremos por que sobre estas y otras cuestiones se vaya avanzando en el debate social y político en esta Comunidad pero por otro procedimiento que no sea el de la ponencia. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Burguete. Señora Figueras, tiene derecho a réplica.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Decía el señor Valero que el problema es que yo estoy de acuerdo con el tren y mi*

grupo no. Pues está usted equivocado. Le he dicho al principio que este es un tema amortizado. O sea, el tren de alta velocidad es un hecho que tuvo su debate, su discusión de sí sí o si no, pero lo que está claro es que es un tema ya superado, porque ni Navarra es una isla ni, con toda la lógica, va a plantear una alternativa que no vaya en consonancia con las necesidades tanto estatales como europeas. Por lo tanto, ese es un tema superado.

¿Qué ocurre? Que como en todos los grupos hay diferencias de opinión, las puede haber y además son tan legítimas como lógico que existan, y lo bueno es que existan, no que haya un pensamiento único. Tan es así que hay opiniones distintas y cosas no tan claras que hace escasas fechas el grupo socialista del Ayuntamiento de Tudela planteaba que había ocultación y que no había información suficiente sobre la parte que tocaba en este caso, que a mí también me interesa pero ni más ni menos que la unión con la Y vasca, que, como he dicho, son dos temas que no están resueltos y que a este grupo le interesan. Y ya le digo que había preocupación.

Este grupo político planteó en este Parlamento en la legislatura pasada una Comisión a tres bandas, que parece que es lo que ahora se ha propuesto para hacer viable y posible el estudio de puntos que no están definidos ni tienen impacto ambiental ni tienen proyecto entre el Gobierno de Navarra, el Gobierno central y la parte que le toque a Ayuntamiento o zona afectada. Parece que esa es la lógica del trabajo en ese sentido, sobre todo cuando estamos hablando de una infraestructura que es importante.

Por lo tanto, yo creo que no hay interés porque no toca en este momento que haya un debate sosegado y tranquilo con expertos de toda índole y condición en esta comisión de trabajo en el Parlamento. Y yo desconozco muchísimo de lo que puede dar de sí esta obra, aparte de que en principio va a afectar a Navarra, que en general va a ser para bien, pero sé poquitas cosas más, porque lo demás, en algunos aspectos, es todavía una incógnita y porque, desde luego, a mí me parece importante que haya un tren moderno y además yo estoy de acuerdo con que haya ese tren moderno, pero ese tren moderno tiene que tener un uso fundamental, y es que sea útil a los ciudadanos en todo su ámbito y en todos sus aspectos. Y ese tren moderno va a ser un tren costoso, va a costar subirse a ese tren para ir adonde se quiera ir, porque ya el Altaria –los que lo utilizamos habitualmente lo sabemos– es caro, aunque pueda ser más o menos cómodo, y este va a ser más caro, y será poco provechoso si no se puede acceder o no lo puede utilizar la gente, pero, bueno, esa es una opción. Pero es que esa opción de tren moderno no tiene que ir en detrimento de otros trenes, y mi

grupo no sabe cómo va a quedar ese planteamiento y quiere saber si porque va a venir este tren hay otros que no van a venir. Ese tren tiene un precio y otros pueden tener otro más asequible.

No sabemos tampoco si las conexiones que hay entre las comunidades limítrofes se van a mantener, porque la parte de Aragón es competencia de Aragón, y Aragón tiene mucha vinculación con la zona de la Ribera. Y Navarra va a apostar, lo tiene planteado en los planes, pero desde luego yo creo que se ha hecho muy poquito, por no decir casi nada, por mejorar la conexión de los otros trenes. ¿Cómo va a afectar? ¿Cómo se va a potenciar también ese otro tipo de trenes?

En cuanto a los impactos, señor Burguete, en aquellos temas que no están claros todavía ni los conocemos ni hay estudio de detalle ni nada de nada, por lo tanto, se va a firmar el convenio sin saber los impactos, y yo espero y deseo que sean los menos posibles.

Económicamente va a tener importancia a todos los niveles. Yo estoy convencida de que se han hecho estudios ya sobre el impacto económico que va a tener ese tren moderno en Navarra, porque me imagino que el Estado tendrá hecho el estudio de toda España, es que es elemental, es algo básico. Entonces, podrían venir personas del Ministerio de Fomento explicándonos el impacto que va a tener en Navarra y en España, impacto sobre el que han trabajado. A mí me interesaría, y espero que a sus señorías también.

Y ese tren, ¿qué relación va a tener con otros medios de transporte privados o públicos? Estoy harta de oír que el Gobierno está trabajando sobre el desarrollo de las comunicaciones de transporte público en otras zonas que no sean Pamplona y la conurbación, porque de eso no se ha hecho casi nada, salvo lo que conocemos en algunos ámbitos, que lleva existiendo desde hace años y, por cierto, con buena aceptación, pero no se ha avanzado más. Y hay zonas, Pamplona, por supuesto, por la importancia que tiene su conurbación, y otras que al final están creciendo y hay una presión demográfica y una presión del transporte privado que hace insostenible muchas cosas.

Y decía usted con buen criterio: este tren va a ser, aparte de todo, más ecológico. Efectivamente, pero también tenemos que trabajar en esos impactos de los que estoy hablando sobre el transporte de otras características, por ejemplo, el privado. ¿Cómo vamos a mejorar la situación para que, por ejemplo, los de la Ribera podamos venir aquí en transporte público? Ahora es casi inviable, salvo que te vuelvas tarumba y llegues a casa a no sé qué horas. En tren, imposible, y en transporte de otras características yo lo he intentado tres o

cuatro veces y fatal. Sobre eso no se ha trabajado absolutamente nada.

Y esta es la oportunidad de ver cómo una infraestructura, un tren nuevo y moderno puede afectar a todo eso que estoy diciendo. De ahí el interés que tiene Izquierda Unida en que aquí vengan personas que tienen entidad, que tienen conocimiento y que pueden arrojarnos luces sobre cosas sobre las que todavía no se ha arrojado ninguna luz, y que lo hagan a través de una ponencia, una ponencia que se puede desarrollar tranquilamente en una semana o en cinco días alternos o como se quisiera que fuera, y, desde luego, no cabe duda de que con más información y con más criterio por lo menos esta Parlamentaria podría decidir.

No obstante, para tranquilidad de los señores de UPN, yo personalmente creo, vuelvo a decirse-lo, que este tema está amortizado. Y, desde luego, eso no quita para que tampoco tengamos ningún problema ni miedo de ningún tipo a entender que

hay personas que pueden opinar de otra manera, y, además, consideramos que eso es saludable y si tenemos argumentos para convencerlos pues mucho mejor. Tal vez con la información que se puede conseguir a través de la ponencia los podamos tener, cosa que vamos a desperdiciar, así que si sus señorías son muy hábiles y conocen mucho de lo que va a ser en el futuro el impacto pues yo les agradecería que nos facilitaran toda la información de que disponen.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señora Figueras. Cerrado el turno a favor y en contra, vamos a proceder a la votación de la propuesta. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? En total son 4 votos a favor y 9 votos en contra, por consiguiente queda rechazada la propuesta. Muchas gracias. Se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 48 MINUTOS.)