



DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura

Pamplona, 10 de abril de 2008

NÚM. 4

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JESÚS PAJARES AZPÍROZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 10 DE ABRIL 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 la situación generada por la deficiente planificación de las obras y medidas correctoras previstas para la [N-121-A](#).
- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre si el Gobierno está realizando gestiones para la apertura en el término de Lodosa de un acceso a la [AP-68](#) en dirección Bilbao.
- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para explicar las obras de mejora que se realizan en el [puerto de Iso](#).

S U M A R I O

Comienza la sesión a las 9 horas y 39 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar de la situación generada por la deficiente planificación de las obras y medidas correctoras previstas para la N-121-A (Pág. 2).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Jiménez Hervas (G.P. Nafarroa Bai) (Pág. 2).

A continuación interviene la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 3).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores Jiménez Hervas, a quien responde la Consejera, Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Vázquez Royo (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra), Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra) y Erro Armendáriz (A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), a quienes contesta, conjuntamente, la Consejera (Pág. 5).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre si el Gobierno está

realizando gestiones para la apertura en el término de Lodosa de un acceso a la AP-68 en dirección Bilbao (Pág. 9).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene el señor Jiménez Hervas (Pág. 9).

Seguidamente interviene la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 9).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores Jiménez Hervas, a quien responde la Consejera, Valero Erro, Vázquez Royo, Burguete Torres y Erro Armendáriz, a quienes contesta, conjuntamente, la Consejera (Pág. 10).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para explicar las obras de mejora que se realizan en el puerto de Iso (Pág. 13).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene el señor Jiménez Hervas (Pág. 13).

Seguidamente interviene la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 14).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores Jiménez Hervas, a quien responde la Consejera, Valero Erro, Vázquez Royo y Burguete Torres, a quienes contesta, conjuntamente, la Consejera (Pág. 15).

Se levanta la sesión a las 11 horas y 10 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 9 HORAS Y 39 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar de la situación generada por la deficiente planificación de las obras y las medidas correctoras previstas para la N-121-A.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Buenos días, señorías. Vamos a iniciar la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones en cuyo orden del día tenemos tres puntos. Antes de iniciar la Comisión quisiera dar personalmente y en representación de todos ustedes la bienvenida a la señora Consejera y al equipo que la acompaña. Sin más preámbulos vamos a pasar

ya al primer punto del orden del día, que es una propuesta de comparecencia realizada por el grupo Nafarroa Bai en la que solicita que se informe de la situación generada por la deficiente planificación de las obras y de las medidas correctoras previstas para la Nacional 121. Cedo la palabra al representante de Nafarroa Bai.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Egun on, Consejera andrea, egun on parlamentari guztioi. Buenos días, señora Consejera, buenos días también al Director General y a todos los Parlamentarios y Parlamentarias. La decisión de nuestro grupo de pedir esta comparecencia y la explicación correspondiente del departamento deriva de que se está produciendo un hecho que yo creo que era a todas luces previsible, y es que, lógicamente, cuando en una carretera como la 121-A, con el nivel de tráfico que ha venido soportando siempre y, sobre*

todo, siendo conscientes de que ese tráfico que soporta tiene en el tráfico de mercancías, de camiones, uno de sus elementos principales, se acometen unas obras como las que están acometiendo, era previsible que se diese una situación de dificultad real de hacer posible y compatible en un estado no de normalidad, y no pretende este grupo ni mucho menos decir que la carretera podía seguir funcionando con normalidad, pero sí por lo menos debería haberse previsto el hecho de que era imposible que con las obras que se iban a acometer se pudiese mantener el mismo nivel de tráfico, y sobre todo de tráfico pesado, que tenía con anterioridad.

Esto que nosotros creemos que ha sido una deficiente planificación o por lo menos una no toma en consideración desde el departamento de este hecho está generando los problemas que está generando, y nosotros creemos que se podían haber buscado alternativas. Quizás se pueda contestar que no dependía exclusivamente del departamento, del Gobierno de Navarra, incidir sobre por dónde tiene que discurrir el tráfico en estas carreteras, pero no podemos olvidarnos de que para el tráfico, sobre todo para ese tráfico pesado que tiene como destino Europa y que lo que hace es buscar la frontera de Irún, tenemos en esta Comunidad una alternativa perfectamente válida como es la autovía y luego el empalme de la misma con la Nacional 1, que con muy poca modificación de recorrido y de kilómetros habría acabado en el mismo punto de destino, que es la frontera de Irún aliviando muchísimo las consecuencias que se están dando en relación con el tráfico y aliviando también muchísimo las consecuencias que están sufriendo las personas que viviendo en esa zona tienen la obligación y necesidad de trasladarse puesto que dependen de su propia movilidad particular para acceder a sus puestos de trabajo, a los servicios o a lo que sea necesario.

Creemos que lo que hemos conocido y lo que hemos podido comprobar, que son los anuncios que en un momento se han podido hacer, por ejemplo, en la entrada de los túneles de Ezkaba, etcétera, sobre la existencia de las obras, no han sido suficientemente disuasorios, pues una parte importante del tráfico ha seguido optando por la 121 y ha llevado a lo que ha llevado. Nosotros creemos que se podría y se deberían haber tomado medidas mucho más drásticas, como podría haber sido perfectamente prohibir el tráfico pesado por esa carretera mientras durasen las obras. Independientemente de que no sea una competencia directa del departamento, no se nos escapa que el Gobierno y el departamento podrían haber hecho las gestiones y las negociaciones pertinentes para haberlo conseguido y seguramente el desarrollo de

las obras se hubiese dado en mejores condiciones para todos, incluidos quienes las están ejecutando.

Esa es la preocupación y como la finalización de las obras todavía está lejos y a pesar de que esta petición también ha tardado un tiempo, lo que pedimos a la señora Consejera es que nos explique cuál es la situación y qué ha motivado estos hechos.

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. Muy buenos días, señorías. En primer lugar, tengo que lamentar que los servicios informáticos de la Cámara no hayan logrado que funcionen las diapositivas que les traía porque comprendo que en temas de obras públicas muchas veces ver los planos, las carreteras, los mapas ayuda mucho para la comprensión de la situación. En cualquier caso, si en algún momento determinado lo considero o lo consideran ustedes oportuno si que disponemos de ellas en papel para que puedan echar un vistazo.*

Respondiendo a la solicitud de comparecencia de Nafarroa Bai, debo decir, en primer lugar, que la carretera 121-A es uno de los grandes corredores de la red definida como de interés general de Navarra. Las obras de mejora, actualmente en ejecución, están incluidas en el segundo Plan Director de Carreteras y en el Plan de Aceleración de Actuaciones en la Red de Carreteras de Navarra, desarrollado por un convenio entre el Gobierno de Navarra y la Sociedad Pública de Inversiones e Infraestructuras, SPRIN.

El trazado sigue el curso del río Bidasoa y las obras que se llevan a cabo tienen como objeto aumentar la capacidad de la vía con un nuevo trazado con características de carretera de altas prestaciones, con carriles de adelantamiento en un porcentaje significativo de su longitud, que aportarán, además de más capacidad, una mejora general de la seguridad y comodidad de la ruta.

Como ustedes saben, y podremos ver a continuación, el proyecto que se está llevando a cabo es de una importante envergadura. Tal y como se previó y solicitó por las entidades locales, los cinco tramos de la obra se están realizando simultáneamente a efectos de minorizar las afecciones en el tiempo, y dadas las características del trazado y del terreno por el que discurre, y supongo que sus señorías convendrán conmigo, las afecciones son inevitables.

Las obras están divididas en cinco tramos. El primero, la variante de Ostiz, de 2.701 metros de longitud, cuenta con un presupuesto de adjudicación de 6.282.970,87 euros. Los trabajos comenza-

ron el 15 de junio de 2007, y está previsto que finalicen en junio de 2008.

El tramo Sunbilla-Etxalar, de 4.150 metros de longitud, tiene un presupuesto de adjudicación de 21.941.516,96 euros. El inicio de obras tuvo lugar el 12 de abril de 2007 y su finalización está prevista para marzo de 2009.

Respecto al tramo Etxalar-Vera de Bidasoa, las obras comenzaron el 12 de abril de 2007, y su finalización está prevista para marzo de 2009. El presupuesto de adjudicación es de 21.214.728,11 euros y su longitud es de 3.720 metros.

El tramo Vera de Bidasoa-Endarlatsa, de 2.538 metros de longitud, cuenta con un presupuesto de adjudicación de 15.864.571,10 euros. Las obras comenzaron el 17 de julio de 2007 y su finalización está prevista para junio de 2009.

Las obras en el tramo del puente de Endarlatsa a Irún se están llevando a cabo en el marco de un convenio firmado entre el Gobierno de Navarra y la Diputación Foral de Gipuzkoa en mayo de 2004. Dicho convenio establece que Gipuzkoa asume en su totalidad el coste de la reforma de este tramo, que discurre por territorio guipuzcoano, y Navarra se compromete a ceder a medio plazo la propiedad de la vía.

El presupuesto de adjudicación de las obras en Gipuzkoa es de 60 millones de euros para un trayecto de 6,6 kilómetros, de los cuales Navarra financia 9.866.390 euros. En el presupuesto correspondiente a Navarra se incluye la construcción del 50 por ciento del puente de Endarlatsa y los accesos desde la parte navarra. Las obras se iniciaron el 27 de marzo de 2007 y su finalización está prevista para mayo de 2009.

Como ya he indicado al comienzo de esta intervención, las obras que se están ejecutando en la 121-A son muy complejas por la orografía de la zona, las características del proyecto, condicionado por un escrupuloso respeto al medio ambiente, así como por la IMD que soporta la vía. La construcción del nuevo trazado supone cruzar doce veces el río Bidasoa, dos el río Mediano, seis el antiguo trazado del ferrocarril del Bidasoa, la actual vía verde, y la superposición de varios tramos de la nueva vía sobre la actual carretera.

La longitud total de la actuación en los cinco tramos de la obra es de 13.299 metros, en los que se van a construir trece viaductos, diecisiete estructuras, dos túneles y ocho enlaces. El presupuesto total es de 74.751.601 euros y la previsión es que su puesta en servicio completa sea para verano de 2009.

En relación con el objeto de esta comparecencia consideramos que las afecciones que se producen en el transcurso de las obras son las mínimas

inevitables dada la envergadura del proyecto y las características de la obra. Las podemos clasificar en tres tipos: cortes de vía de corta duración por voladuras, fase de obra casi finalizada, por lo que podemos decir que lo peor ya ha pasado; los cortes de carriles con paso alternativo por necesidades de obra; y cortes puntuales programados para montaje de estructuras.

Para la minimización de dichas afecciones se han adoptado diferentes medidas de programación, coordinación y gestión. Semanalmente se ha realizado una programación de afecciones entre las empresas contratistas y la dirección de obra, que se ha coordinado con los diferentes agentes implicados y afectados.

Por un lado, se han planificado las actuaciones con el Órgano de Coordinación de Afecciones, integrado por las direcciones de obra tanto navarra como guipuzcoana, la Policía Foral, la Ertzaintza y la Guardia Civil, con los que se han mantenido reuniones periódicas para coordinar las afecciones y reducirlas al máximo.

Por otro lado, además del permanente contacto directo entre la dirección de obra y los alcaldes de las localidades afectadas por las obras de la 121-A, también se han mantenido varias reuniones con la Comisión de Coordinación de Entidades Locales, creada a tal efecto y formada por los alcaldes de Lesaka, Igantzi, Bera, Etxalar y Arantza, los directores de obra, el Director General de Obras Públicas y la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. En dichas reuniones se informa a los alcaldes de la marcha de las obras, de las afecciones previstas y se intercambian opiniones y sugerencias.

Así mismo, desde el Gobierno de Navarra se ofrece al ciudadano información fluida, periódica y puntual sobre las distintas afecciones previstas. Dos veces por semana, con carácter ordinario, se envían notas de prensa a los distintos medios de comunicación informando sobre las afecciones programadas para esa semana; y puntualmente, en el caso de que se produzcan cambios en la programación. Esa misma información se actualiza diariamente en la web del Gobierno de Navarra y, de igual modo, en el teléfono gratuito 900400100, del Centro de Control de Carreteras. También se informa, como bien decía el señor Jiménez, a través de los paneles de señalización variable controlados desde el Centro de Control de Carreteras, de las afecciones actuales, así como de los pasos alternativos.

Por otra parte, la Dirección General de Transportes mantiene una comunicación fluida con las asociaciones de transportistas para informarles de las afecciones, recomendarles rutas alternativas, así como recibir sus impresiones.

A continuación paso a detallarles las estadísticas de los cortes de tráfico que se han producido desde el inicio de la obra hasta la fecha, es decir, desde el 2 de agosto de 2007 hasta el 9 de abril de 2008. En esos doscientos cincuenta y dos días, solo en sesenta se han producido afecciones por corte total en la carretera, de los que cincuenta y dos corresponden al tramo guipuzcoano y ocho al tramo navarro. El número total de horas de corte total ha sido de 53,62, lo que constituye una media de 6,70 horas al mes, y supone en porcentaje de tiempo el 0,89 por ciento del periodo de obras. Entiendo, y supongo que ustedes también lo considerarán así, que estas cifras no constituyen afecciones demasiado importantes, sino todo lo contrario, yo creo que bastante prudentes teniendo en cuenta la envergadura del proyecto.

Prueba de ello es el tráfico que para perjuicio de muchos usuarios se sigue manteniendo en esta vía a pesar de las afecciones. Es una lástima que no puedan ver el gráfico que les pensaba mostrar, pero se observa que el descenso del tráfico es apenas significativo, tanto en ligeros como en pesados. Esto que, por un lado, efectivamente, causa ciertos problemas puntuales, por otro lado, también es una muestra de que para los profesionales y para los usuarios de la vía las afecciones no son tan terribles cuando insistentemente siguen decidiendo transitar por esta vía.

Además, cabe destacar que las opiniones de los alcaldes de las poblaciones más afectadas no coinciden con la manifestada por Nafarroa-Bai. Por el contrario, y sin excepción, tienen una percepción positiva de la planificación y gestión de las obras, y como buenos conocedores del terreno y del proyecto, son conscientes de la complejidad que su ejecución conlleva. Así nos lo han hecho saber en las distintas reuniones mantenidas a través de la Comisión de Coordinación de Entidades Locales y en los distintos y frecuentes encuentros que mantienen con la dirección de obra.

Por todo ello, debo negar sin paliativos que se hayan constatado importantes deficiencias en la planificación y gestión de las obras, como ustedes afirman, sino todo lo contrario, la planificación está resultando eficaz. La gestión de las obras y la coordinación con la dirección de obra, con los responsables de tráfico, con las entidades locales, así como la comunicación a los profesionales del sector del transporte y a los ciudadanos en general es compleja, pero se está resolviendo con gran profesionalidad por parte de los responsables técnicos del departamento.

Por mi parte, nada más. Gracias.

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: Señora Consejera, da la impresión de que podemos estar hablando de lo mismo pero en claves diferentes. Evidentemente, lo que usted dice de las acciones que está haciendo su departamento es real y tenemos conocimiento de ello, y por supuesto que no puedo compartir eso de que los alcaldes... Algunos alcaldes piensan unas cosas y otros alcaldes piensan otras. Cuando este grupo ha tomado esta iniciativa no la ha tomado en contra de la opinión de los alcaldes de Nafarroa Bai de la zona, evidentemente que no. Usted ha hecho una descripción de cómo se están desarrollando las obras, lo que nosotros decimos es que se podrían haber desarrollado de otra forma mejor, porque es cierto, y además usted ha constatado, que el tráfico prácticamente no ha disminuido. Lo que nosotros decíamos como elemento clave es que había que disminuir el tráfico. El tráfico no ha disminuido y la agilidad del mismo ha quedado absolutamente dimensionada a lo que supone esa carretera con las dificultades de orografía que ya tenía unido a la existencia de cinco tramos en obras y sin haberse reducido el tráfico pesado cuando tenemos una alternativa perfectamente válida para ese tráfico pesado. El camiónero que viene de Murcia se mete por donde siempre y, al final, tiene que salir por el lugar adonde va, que es a Irún, independientemente de que le cueste media hora más, una hora más o de que genere las dificultades de que el tráfico vaya a treinta o a cuarenta por hora todo el tramo. Y claro que no ha disminuido, ese es el problema, y ese es el elemento de queja principal que tiene nuestro grupo, que no ha disminuido el volumen de tráfico. El de los coches no nos vale, señora Consejera, el volumen principal de coches es el derivado de las necesidades de la zona. Quien vive en Bera o en Lesaka o en Arantza o en Etxalar y tiene que ir a trabajar todos los días, lógicamente, tendrá que seguir utilizando el coche, o quien tiene que venir a Pamplona al hospital tendrá que seguir utilizando el coche, no tiene alternativa, por lo tanto, el volumen de coches tiene una justificación muy clara. El problema es el otro, el problema es que sigue habiendo prácticamente el mismo volumen de camiones a pesar de las características de la vía y de que cinco tramos estén en obras, teniendo una alternativa de autovía que podría haber resuelto ese problema. Yo le pregunto: ¿planteó el Gobierno de Navarra, su departamento, a Tráfico, a quien corresponda, la posibilidad de desviar absolutamente el tráfico pesado por la autovía y por la Nacional 1? ¿Lo solicitó o no lo solicitó el Gobierno? Porque eso hubiese ayudado. Si usted me dice: mire, lo intentamos insistentemente y Tráfico nos lo denegó, pues, desde luego, nuestro grupo descargará parte importante de esta crítica sobre Tráfico por negarse a hacer ese planteamiento. Desde el punto de vista de que ni siquiera

lo haya solicitado, su gestión, en cuanto a las dificultades que se generan, se estará realizando con mayor o menor éxito, evidentemente, conocemos que se informa, ese es otro problema, claro que se informa, el problema es que a pesar de las informaciones no se está incidiendo en absoluto en la disminución del tráfico, sino que en lo que está incidiendo es en dificultades de movilidad reales para quien tiene la gran necesidad de moverse por ahí, porque hay quien de repente se mete en el agujero y ya no tiene marcha atrás.

Ese es el problema de fondo y eso es a lo que creemos que no se ha respondido y lo que no se ha planificado como debía ser, porque que iba a pasar esto era evidente. Nosotros creemos que esto era algo conocido, con una visión y un conocimiento mínimo de lo que es esa carretera, de su nivel de tráfico, que no dudo de que el departamento, como no puede ser de otra forma, conocía de sobra, prever que iba a pasar esto era evidente y se podía haber evitado por lo menos en parte. Incluso se podía haber evitado temporalmente, es decir, en vez de generar colas de camiones esperando un corte de un carril o una voladura, oiga, puntualmente, durante tres días, un día, no sé cuántos, se podía haber desviado directamente el tráfico pesado. No habría pasado nada, y, sin embargo, no se ha hecho nada de eso, y eso es lo que nosotros criticamos y lo que creemos que todavía se podría hacer, porque usted misma ha dado unos plazos y estamos todavía a un año de la finalización de las obras. Por lo tanto, si se quiere, existe esa otra gran oportunidad, que en otras muchas vías, por desgracia, no ocurre, no quedando más remedio, por lo tanto, que afrontar la situación, pero es que en este caso tenemos una gran oportunidad. No sé cuál es el problema, como problema no me imagino más que el pequeño tramo de peaje que hay entre Donosti e Irún, es lo único que se me ocurre, porque lo demás es una autovía libre, pero, bueno, si los camiones tienen que pagar 1,60 euros a cambio de evitar una situación de este tipo me imagino que las empresas de transporte tendrán que cargar en su factura el 1,60 o lo que valga el peaje del tramo entre San Sebastián e Irún, que es lo único que se me ocurre, porque todo lo demás es una autovía libre en mejores condiciones que la 121. Esa era la queja fundamental y a esa, señora Consejera, no nos ha dicho nada.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señor Jiménez. ¿La señora Consejera quiere contestar ahora o después? Tiene la palabra.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Jiménez, evidentemente, doy por supues-

to que usted no va a tomar ninguna iniciativa en contra de los alcaldes de Na-Bai, pero debo decirle que personalmente pregunté por esta comparecencia a los alcaldes de la zona, entre los cuales recuerdo que había uno de Eusko Alkartasuna, otro del PNV, dos independientes, que no sé a cuál de sus formaciones pueden estar próximos pero, desde luego, más próximos están a las suyas que a las mías, eso está claro, y otro de ANV. Y les pregunté expresamente por la opinión que tenían acerca de las afecciones y le prometo que lo que le he dicho es lo que ellos me transmitieron personalmente a mí, no es que me lo hayan contado, se lo pregunté yo. Tuve la ocasión de estar con todos ellos, otro era de Herri Taldea y otro de Arantza Aitzinera. No le voy a enseñar la foto porque están todos sonrientes y eso no es signo de nada... Pues luego se la voy a enseñar, hombre. Fuera de bromas, es cierto que yo les pregunté expresamente y me dijeron que estaban satisfechos.

Dice usted: con los cinco tramos en obras a la vez. Pero porque los alcaldes así lo quisieron, porque ellos solicitaron al Gobierno de Navarra que se hiciera todo a la vez para minimizar las afecciones en el tiempo. Dice usted: hay que prohibir el tráfico. Por supuesto que la prohibición del tráfico fue una opción que se valoró y que se sugirió, pero los alcaldes de la zona la rechazaron porque las afecciones económicas son tremendas, porque allí son numerosísimos los negocios que viven del tráfico pesado, y mucho más numerosos los puestos de trabajo que dependen del tráfico pesado, y consideraban que prohibir durante todo o parte importante del transcurso de las obras el paso de pesados era un perjuicio social y económico importante para la zona. Además, ya le he dicho que un 0,89 por ciento del tiempo en el total de los doscientos cincuenta y dos días que llevamos de obras con la carretera cortada totalmente pues sinceramente no me parece que sea para poner ciertos calificativos a las afecciones ni a la gestión ni a la planificación del departamento.

Dice usted: hay una vía alternativa. Efectivamente, la hay, nosotros la recomendamos constantemente, aunque descartamos la prohibición por lo que le comento. Si tenemos capacidad para cortar el tráfico desde el departamento cuando, por ejemplo, hay voladuras o cuando las afecciones directas a la seguridad de la vía son claras y, de hecho, así lo hacemos. Y cuando los cortes están previstos para más de dos horas desviamos el tráfico de pesados y les prohibimos su paso. O sea que estas medidas ya se están produciendo, y yo debo reiterarle una vez más que se trata de un 0,89 del tiempo en el que la carretera ha estado cortada y que los mismos alcaldes de la zona no eran favorables a una prohibición con carácter extensivo porque afectaba muy directamente a la economía de la zona.

Por mi parte, nada más. Dejo que hablen el resto de portavoces y después termino de contestar.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): *Muchas gracias, señora Consejera. Iniciamos el turno de intervenciones de los respectivos portavoces recordándoles que tienen un tiempo máximo de diez minutos.*

SR. VALERO ERRO: *No se preocupe, señor Presidente, pues vamos a ser muy breves. Doy la bienvenida a la Consejera y a su equipo nuevamente a este Parlamento. Efectivamente, creo que todos hemos reconocido la dificultad y la complejidad de esta obra, basta con un dato: hay que pasar doce veces el río Bidasoa. Es una obra muy compleja. Yo creo que de la intervención ha quedado muy claro que esto es una apreciación personal del señor Jiménez sobre lo que está pasando en esa obra, porque todos los datos que tiene el departamento y todos los datos que tenemos los distintos grupos políticos y, sobre todo, los datos de los alcaldes de la zona hacen que estén a favor de cómo se está realizando tanto la planificación de las obras como el tema del tráfico. Ha sido muy esclarecedor lo que ha comentado la Consejera del problema económico que se puede generar a la zona, y, de alguna forma, los alcaldes están de acuerdo con esta forma de actuar.*

También hay que resaltar otra cuestión, efectivamente, estamos en Navarra, y de los sesenta cortes totales que ha habido durante este tiempo cincuenta y dos se han producido en Guipúzcoa y ocho en Navarra, y han supuesto el 0,89 por ciento del total de la obra. Es curioso que estemos pidiendo responsabilidad a la Consejera por ocho cortes cuando cincuenta y dos se han producido, como digo, en Guipúzcoa. Como digo, efectivamente, el Parlamento es el foro y la Consejera ha querido clarificar la obra total hablándonos de la obra hasta Irún, de alguna forma, con esos cortes.

Pero queremos decirle que estamos contentos, que estamos satisfechos de cómo se están ejecutando las obras, cómo se está planificando y cómo se está haciendo todo el tema de los cortes. Nada más y muchas gracias.

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

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días. Bienvenidos, señora Consejera y señor Director General. En primer lugar, quiero agradecer las explicaciones que ha dado la señora Consejera, como no podía ser de otra manera, en respuesta, lógicamente, de la iniciativa adoptada por el señor Jiménez, del grupo Nafarroa Bai, respecto del problema que se produce o se desarrolla, según el planteamiento que ha*

hecho en su exposición, a la hora de ejecutar las obras de la Nacional 121-A.

De las explicaciones dadas por la señora Consejera creo que queda claro que seguramente no estaba excesivamente bien justificada la comparencia o la petición en cuanto a los problemas graves, y me explicaré por qué. En primer lugar, hay que hablar de que no hay duda de que una obra de este tipo, de esta categoría, de esta índole, de esta importancia y sobre todo teniendo en cuenta la orografía del terreno y la zona, es una obra problemática y compleja en sí misma y, desde luego, yo, que de alguna manera he tenido responsabilidades municipales en tiempos anteriores, he tenido la ocasión de comprobar y de padecer situaciones similares concretamente en mi localidad. No cabe duda de que cortar la travesía de Monteagudo durante un año para hacer la travesía fue un inconveniente para los vecinos de mi localidad y, desde luego, coincido también en la tesis del desacuerdo que en muchos casos se producía en cuanto a las quejas de los pequeños comercios de la localidad, que, de alguna forma, se oponen a que esos cortes impidan el paso de los vehículos porque según ellos, de alguna forma, eso incide en la rentabilidad de sus negocios.

Con lo cual yo creo que hay que hacer compatible en este caso la complejidad, la dificultad con conseguir el objetivo final, que es dejar una vía segura, porque nadie pondrá en duda que las obras de la Nacional 121 están más que justificadas y han sido altamente demandadas en los últimos tiempos.

En cuanto a las recomendaciones de la señora Consejera y de los responsables del departamento que han anunciado, y creo que lo han hecho, que se busquen vías alternativas, simplemente voy a poner un ejemplo de una nota de prensa que aparecía más o menos hace mes y medio en Diario de Navarra, donde un camionero, Manuel Fernández Prada, decía: Prefiero la Nacional 121 a la autovía. Y lo justificaba por dos elementos o por dos causas, una de ellas era que ahorraba veinte minutos en el tiempo y la otra que se ahorraba seis euros de pago de la autopista en el caso de ir por la otra alternativa. Yo creo que este puede ser un hecho bastante evidente de que igual se prefieren en este caso los inconvenientes de sufrir los parones de los semáforos, parones que, por otra parte, yo tuve que padecer también en Monteagudo, porque los cortes eran de doce minutos y se producían grandes colas y nadie entendía por qué se producía eso, pero indudablemente se trataba de una obra de la totalidad de la travesía, había que hacer un cajeo total del firme de la carretera y, por lo tanto, no se podía, por medidas de seguridad, mandar el tráfico por ahí. Se hizo una variante alternativa muy limitada y con muchas dificultades y, lógicamente, hubo muchos problemas.

Indudablemente, entiendo que desde la oposición tengamos que ejercer el control del Gobierno, yo también lo voy a hacer porque, evidentemente, no voy a defender a la Consejera, ella se defiende sola, pero tengo que reconocer, en aras de ser, lógicamente, coherente y responsable en este caso y, sobre todo, después de conocer y padecer en las carnes propias lo que significa hacer una obra de esta categoría, que, lógicamente, se pueden decir muchas cosas sobre las alternativas o las variantes o las posibles medidas correctoras, el papel lo aguanta todo, pero luego la realidad es muy tozuda y la verdad es que no siempre se puede hacer todo lo que se quiere.

Indudablemente, si existen quejas, que yo y mi grupo desconocemos, le diría a la señora Consejera, evidentemente, que tome buena nota, que haga todo lo posible por minimizar los impactos que se puedan producir, y en eso creo que estaremos todos de acuerdo, y, desde luego, en el tiempo que queda, que se intente corregir esta cuestión, y en eso creo que todos estaremos de acuerdo y el departamento también.

No obstante, a pesar de ello, tengo que reconocer que no sé personalmente cómo es el estado de estas obras y, como consecuencia de esta situación, adelante que he solicitado la visita de las obras de la Nacional 121, que espero que en próximas fechas podamos realizar. Me parece que es una buena manera de conocer in situ la problemática y de compartirla, si la tenemos que compartir. En ese momento seremos, por lo menos por la parte que corresponde a mi grupo, más conscientes de esa realidad. Hoy por hoy, a nivel de lo que es el comentario generalizado y de la repercusión social, no percibimos que exista un malestar excesivo, es el típico y normal que se produce y se deriva de hacer una obra de esta envergadura y, por lo tanto, a mí me gustaría que se hiciese todo lo posible por cumplir plazos, por cumplir objetivos y si esos objetivos y esos plazos se pueden conseguir con las menores molestias posibles, pues bienvenido sea, porque yo creo que ahí estaremos todos de acuerdo. Muchas gracias.

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

SR. BURGUETE TORRES: Gracias, señor Presidente. Buenos días, egun on, señorías. Quiero dar también la bienvenida a la Consejera de Obras Públicas, a su Director General y a su Jefa de Gabinete, que nos honran con su presencia hoy aquí para hablar sobre tres cuestiones que vamos a abordar a lo largo de la mañana. Una de ellas viene motivada por una petición de Na-Bai para que se señalen y se constaten las importantes deficiencias en la planificación y gestión de las obras teniendo que soportar importantes retenciones, molestias y cierre de carriles que una correcta planificación de afecciones y

alternativas hubiese evitado y podría evitar en el futuro. Es evidente que la exposición de la justificación de esta comparecencia tiene poco que ver con la realidad, después de los datos yo diría que indiscutibles o irrefutables que por lo menos hasta este momento la Consejera ha ofrecido. Esta obra, que es la mejora de la 121-A, ha sido demandada desde hace tiempo por las autoridades locales y también por este Parlamento en otros momentos, y hoy, afortunadamente, está siendo una realidad, porque, además de querer, se han podido invertir unas importantes cantidades y se ha convenido también con la Diputación de Gipuzkoa para poder desarrollar esta obra de una manera conjunta. Así que en un momento concreto era la necesidad de hacer la 121-A y, bueno, pues cuando ya se está haciendo la 121-A y, por tanto, se está mejorando sustancialmente el trazado y la vía, y además se está haciendo en estrecha colaboración, en consonancia con los alcaldes de la zona, ahora parece que son las importantes deficiencias que se están generando y, si no, como el otro día el señor Jiménez también defendía, se trata de incorporar un carril bici.

Yo creo que esta es una obra necesaria, y se está haciendo. Por lo tanto, creo que hay que reconocer el esfuerzo económico que está haciendo el Gobierno en una obra necesaria, y que, por tanto, se está ejecutando porque debe ejecutarse, que se está haciendo también en estrecha colaboración con los alcaldes, algo que yo creo que es un aspecto y un tema muy importante, porque ellos están avalando el modo de ejecutar esta obra y también han avalado la ejecución de los cinco tramos de manera conjunta y de manera simultánea. Por tanto, creo que se están atendiendo perfectamente las demandas de los lugareños, que siempre son importantes, entre otras cosas porque conocen como nadie el modus vivendi de la gente de aquella zona.

Por todo ello, creo que aquí no hay tema, independientemente de que siempre se puedan mejorar las cosas hay que reconocer que una obra de esta envergadura genera afecciones, genera dificultades, son obras que llevan inherente esa situación, y es obligación de los responsables de la obra minimizarlas. Yo no tengo ninguna duda de esta cuestión, que, además, pienso que supera el ámbito político, porque se trata de un análisis técnico de cómo se puede ejecutar la obra, en qué momentos se tienen que cortar las carreteras, cuáles son las soluciones parciales o puntuales que se pueden adoptar. Desde ese punto de vista, yo creo que la categoría y capacitación profesional de los técnicos del Departamento de Obras Públicas que están ejecutando las obras, también con la estrecha colaboración con los alcaldes, están haciendo que en esta obra, que podía haber generado otras afecciones, incluso de mayor calibre, en este momento se estén minimizando sin perjuicio de

reconocer que no se pueden eliminar completamente porque yo creo que es imposible.

Por tanto, avalamos las tesis que ha defendido en este momento la Consejera y que, como digo, no han sido rebatidas sustancialmente por el grupo proponente, y, por tanto, lo que decimos es que se siga adelante, que se ejecute en el plazo y que se minimicen los efectos menos deseados que una infraestructura de este tipo suele tener. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Gracias, señor Burguete. Señor Erro.*

SR. ERRO ARMENDÁRIZ: *Muchas gracias. Buenos días, egun on. Saludo a la señora Consejera y al equipo que la acompaña y no quiero nada más que agradecerle la información que nos ha facilitado.*

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Erro. Señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Quiero agradecer las intervenciones de todos los Parlamentarios que han participado y valorar positivamente la ecuanimidad con la que han hecho una valoración justa de la situación. Creo que no se nos escapa a nadie, como he repetido incesantemente a lo largo de la comparecencia, la complejidad y la envergadura de la obra que supone la construcción de muchas estructuras, el cruce de un río doce veces, de otro río dos veces, en fin, no quiero ser reiterativa. Por eso, la verdad es que les agradezco la justicia con la que han valorado esta gestión en el sentido de que las aficciones que está haciendo son las mínimas inevitables.*

Tomo la solicitud de comparecencia de Na-Bai como un acicate para no despistarnos en la tarea de seguir intentando coordinar al máximo, gestionar siempre lo mejor posible, etcétera, y no me queda sino agradecer también, aparte de a sus señorías, a los alcaldes de la zona, que, sinceramente, colaboran estrechamente con nosotros, y también a los responsables técnicos del departamento, encabezados por el Director General, por la excelente labor que están haciendo. Muchas gracias.

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

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre si el Gobierno está realizando gestiones para la apertura en el término de Lodosa de un acceso a la AP-68 en dirección a Bilbao.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Vamos a pasar al segundo punto del orden del día,*

en el que se solicita la comparecencia de la señora Consejera para informar sobre si el Gobierno está realizando gestiones para la apertura en el término de Lodosa de un acceso a la autopista de peaje AP-68 en dirección a Bilbao. Tiene la palabra el señor Jiménez.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Vamos a ver cómo abordamos este tema porque este es un tema que fue tratado en el Pleno pasado, a pesar de que la iniciativa de comparecencia era anterior; según su entrada en el Registro, a la propia moción que se trató en el Pleno; por estas cosas que pasan también en el calendario, fue antes la moción que la comparecencia. Entonces, no vamos a repetir lo que no sea necesario del debate del otro día. Quizás sea un marco más idóneo para que, más allá de los marcajes políticos que ha habido en este tema, simplemente la Consejera nos diga de verdad cómo está el tema de las negociaciones con la concesionaria que son necesarias para poder abrir este acceso de entrada en dirección Bilbao. Nos gustaría, desde luego, que nos dijese realmente cómo está, porque, ya lo dije en el Pleno y lo repito otra vez, a mitades de la legislatura pasada debatimos en este Parlamento sobre esto y hubo un compromiso de abordarlo de inmediato. Con esto quiero decir que ha pasado mucho tiempo, y le agradeceré las informaciones que sin ninguna duda dirá que son perfectas, porque yo entiendo que la Consejera y el Gobierno no se besan a sí mismos porque no se llegan, lo que me sorprende más es que les bese tanto la oposición o una parte de la oposición, pero, bueno, así es la vida. Me quedo a la espera de la información. Gracias.*

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Gracias, señor Jiménez. Señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. No nos quite mérito, igual sí que nos llegamos. Efectivamente, choca un poco que hubiese sido primero el debate de la moción en el Pleno y después la comparecencia, así que nos encontramos todos un poco descolocados. En cualquier caso, yo le puedo dar la misma información que les ofreció el portavoz de UPN en el debate pasado, y es que, efectivamente, como ustedes saben, existe en este momento un enlace unidireccional de entrada y salida en Lodosa en la AP-68. El tráfico que discurre actualmente por ese enlace es de trescientos veinticuatro vehículos al día en la entrada de Lodosa y de doscientos ochenta y cuatro en la salida de Lodosa. Es un tráfico insignificante que por sí mismo, según entiende este Gobierno y la dirección de este departamento, no justificaría hacer un doble enlace. Sí es cierto que la previsible implantación de un polígono industrial en la zona podría*

generar unos tráficos futuros que justificarían la creación de este enlace en doble sentido.

En este aspecto y dentro de estos condicionantes se está trabajando junto con Nasuinsa, junto con el Ayuntamiento, junto con AVASA, la Autopista Vascoaragonesa, SA, para definir los requisitos técnicos que tendría que tener ese enlace en función de las exigencias del tráfico que se va a generar y también los plazos en los que debería llevarse a cabo. Se está en una fase todavía incipiente respecto a la solución técnica definitiva, se están estudiando varias alternativas y, por supuesto, todo está en función del polígono industrial que, como les digo, todavía no está definido definitivamente puesto que su PSIS está en este momento en información pública. Por mi parte, nada más.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señora Consejera. Señor Jiménez, ¿quiere intervenir?*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Bueno, pues no sé si hay sustancia o no hay sustancia, pero, desde luego, para nuestro grupo sí la hay. Se repite, además, en este tema un debate que ha salido varias veces, que, aunque ya sé que tengo un poco limitadas mis capacidades y demás, no llego a entender. Dice: no se justifica abrir un segundo enlace. Lo que no entiendo jamás es que a una carretera se le pueda dar salida en una dirección y en la otra no. No tiene sentido que en una autopista se pueda salir y entrar en un sentido y en el otro sentido no se pueda ni salir ni entrar, o no se justifica en ninguno de los dos sentidos, porque, claro, la que ya funciona tiene trescientos y pico coches al día y se hizo, pero lo que no cabe es cómo se puede planificar una autopista y donde se considera que tiene que haber un acceso y una salida solamente se le haga en una de las direcciones. Eso no parece que entre en la lógica de los buenos gestores de las vías de comunicación que comentábamos en el punto anterior y, sin embargo, parece que los buenos gestores también meten la pata, como es evidente que lo hizo quien planificó esta autopista porque o sobraba una o faltaba una. Y que ahora estemos en este Parlamento discutiendo que podemos seguir con una sola, porque no hay suficientes coches, no tiene mucho sentido, como tampoco me vale, señora Consejera, la excusa del polígono industrial. El polígono industrial se va a hacer o no. Entonces, ¿cuándo vamos a hacer el acceso?, ¿cuando el polígono industrial esté rebosante de actividad? Se supone que la planificación requiere dar por hecho que el polígono Cabizgordo, creo que así se llama, se va a hacer, porque el PSIS se ha aprobado ya y, por lo tanto, se instalarán industrias, habrá actividad, habrá más movilidad y, por lo tanto, será todavía más necesario que la autovía sea permeable en ese punto, porque, claro, si duda el propio Gobierno del polígono que el*

propio Gobierno está promoviendo y lo utiliza como excusa para decir que ya veremos, pues no nos parece justificable.

Y luego está el aspecto de servicio público, de necesidad social, independientemente del número de coches que haya. Tener una vía de gran capacidad que pasa y que ha incidido en tu territorio, en tu pueblo, en este caso no solamente Lodosa, sino la zona, y no tener ni siquiera la posibilidad de si quieres ir, en este caso en dirección Bilbao, poder utilizarla, pues no tiene mucho sentido. La empresa concesionaria, evidentemente, intentará hacer sus números. Esto parte de un error de la Administración, es evidente, y es que cuando esta autopista se planificó debería haber tenido el acceso desde su inicio, pero lo que no podemos hacer ahora es excusarnos en si es rentable o no es rentable, en si la concesionaria dice sí, no o para atrás, y, desde luego, no podemos dudar nosotros de lo que depende de nosotros mismos, y el polígono industrial solamente depende del Gobierno, y el requerimiento que se hizo en el Parlamento fue al Gobierno. También hay una moción en el Parlamento aprobada la semana pasada, señora Consejera. Ya sabemos que lo de obligado cumplimiento, el pase foral en las mociones del Parlamento, está en plena actividad, pero existe una moción recién aprobada, por lo tanto, un poco más de compromiso sí que creo que es exigible en este caso. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Jiménez. Señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Señor Jiménez, las autopistas y autovías de este país y de Europa entera están plagadas de enlaces unidireccionales, no es una cosa que nos hayamos inventado aquí, y eso está justificado en muchos casos. Dice usted: hombre, si se justifica en un sentido, en el otro también. Pues no, porque los flujos de tráfico son preferentes a veces en una dirección que en otra, o porque hay otros motivos, como motivos técnicos, económicos, etcétera, hay muchos motivos, pero quiero decir que esta no es una cosa que nos hayamos inventado nosotros ni en Lodosa, esto es una cosa corriente. En muchas autovías y en muchas autopistas existen muchos enlaces unidireccionales, o sea que el argumento que usted ha dado, sinceramente, no me vale. Y respecto a la moción, hombre, por supuesto que nuestra pretensión es ser respetuosos, esa moción nos instaba a hacer las gestiones oportunas para conseguir que este enlace se haga en el menor tiempo posible y que sea una realidad, y en eso estamos, definiendo las necesidades, definiendo cuál va a ser la estructura necesaria, conviniendo con la empresa, porque, por otro lado, no sé cómo se ha referido expresamente a la empresa, a la*

concesionaria, pero piense usted que la primera interesada sería ella. Si existiese una demanda real, creciente, los primeros interesados en captar clientes y en poder abrir una salida en dirección Bilbao serían ellos, o sea, esto es indiscutible, porque los motivos de una empresa ya sabemos todos cuáles son.

Pero, bueno, respecto a la moción del Parlamento por supuesto que nuestra voluntad es ser respetuosos con la resolución de este Parlamento y por supuesto hacer todas las gestiones que sean necesarias para conseguir que se alcance una solución acorde con las necesidades y que pueda llevarse a cabo lo antes posible, porque no tenemos duda de que el polígono se vaya a implantar, la verdad es que yo creo que está bastante asumido por todos que este polígono es viable y que va a ser implantado. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señora Consejera. Inicio de turno, señor Valero.*

SR. VALERO ERRO: *Voy a intentar ser breve también. Yo creo que, efectivamente, ese enlace en su momento se hizo unidireccional, sobre todo con la salida a Bilbao, y hay que conocer la zona, está Calahorra, está Logroño y luego está la Autovía del Camino, claro, y el problema con el tráfico se genera en dirección a Barcelona, por supuesto, porque muchos de los pueblos de la zona pueden coger el enlace en Logroño y no coger el de Lodosilla en esa dirección, como otros pueden ir a Calahorra y no coger ese de ahí, con lo cual el flujo del tráfico puede ser limitado. ¿Qué conlleva más flujo? Pues el próximo polígono industrial que se va a implantar en la zona también conlleva más flujo. Y, hombre, la prudencia de la Consejera creo que está muy clara, se está negociando en ese aspecto porque afecta a un polígono industrial, afecta a un concesionario que estará encantado de que alguien le pague el enlace y a ser posible doble con una única caseta para que tenga un menor costo de gestión de ese concesionario. Vamos a tener confianza en que el Gobierno siga negociando con tranquilidad, porque las prisas son malas consejeras, sobre todo porque, al final, pagas a un ente privado lo que él te viene a buscar, entonces, vamos a dejarlo en ese paso, se está trabajando, se está justificando que, efectivamente, es por la necesidad de articular Navarra darle ese segundo enlace con un polígono industrial. Esperamos que el concesionario no nos exija pagar lo que verdaderamente no vale sino que se negocie y que en un próximo futuro podamos anunciar acuerdo o desacuerdo, pero, en definitiva, nosotros instamos a que intente llegar al acuerdo para poder hacer ese enlace en la otra dirección. Muchas gracias.*

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

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Este tema que se plantea en esta Comisión, como es evidente, no es nuevo. Yo no voy a plantear la cuestión, la disyuntiva de analizar qué es antes, si el huevo o la gallina, si se debería haber tratado antes este tema en esta Comisión o se debió debatir con anterioridad la moción en el Pleno, pero usted sabe, señor Jiménez, que los órdenes del día no los hace ni este portavoz ni este grupo parlamentario. En cualquier caso, quiero recordarle que dentro de los objetivos programáticos del Partido Socialista de Navarra se contemplaba que este enlace, que venía de años atrás, no de ahora, sino desde el año 2001, pudiera llevarse a cabo. Y en aquel momento, y lo recordé en la defensa de la moción, era un objetivo del Partido Socialista que en el año 2001 se hubiera programado, proyectado y ejecutado en la parte que fue concluyente de las obras en el año 2003 el enlace en las dos direcciones. Por esa razón es por la que mi grupo político y mi secretario general, hoy desaparecido, negociaron con el Gobierno de Navarra para que se incluyera dentro del pacto presupuestario un acuerdo con un compromiso de ambas partes de intentar llegar a buscar una solución a este enlace lo más pronto posible, como ha reconocido la señora Consejera, y yo creo que en ello estamos.*

Por lo tanto, al margen de estas cuestiones, yo creo que hay que hablar de las cosas como son, y luego los tiempos los marca la dinámica parlamentaria. En cualquier caso, quiero recordarle, señor Jiménez, que no confunda usted la relación personal y política con la defensa de los intereses de los ciudadanos de esta Comunidad y con el cumplimiento de nuestro programa político. Lo digo por lo del beso, porque quiero recordarle que quien primero ha besado a la señora Consejera ha sido usted. Entonces, no confundamos esas cosas ni esos términos, porque me parece que estamos desviando la atención sencillamente de lo que son la labor y la cortesía parlamentaria con los intereses que cada grupo político, con base en sus programas políticos, intenta defender en la medida que los ciudadanos les marcan una representación en esta institución que es el Parlamento.

Por lo tanto, en la contestación o réplica de la señora Consejera hacia usted ha reconocido que hay una moción aprobada por este Parlamento, por cierto, con la abstención de usted o de su grupo, y, en este sentido, vamos a exigir el cumplimiento de los términos de esta moción y, desde luego, como era un objetivo del Partido Socialista que este enlace se haga, nosotros vamos a vigilar y a controlar y, desde luego, a exigir al Departamento de Obras Públicas que este enlace se haga

lo más rápidamente posible. Ese era el objetivo, ese sigue siendo nuestro objetivo e intentaremos en este caso estar del lado de las personas que negocien esto, si es que tenemos que ayudar a conseguir el objetivo, porque de lo que se trata aquí es no de quién lo hace sino de que realmente hay que hacerlo, porque se considera que es una necesidad y, desde luego, nosotros eso lo tenemos muy claro: es una necesidad, queremos que se haga, para ello se acordó con el Gobierno de Navarra esa intención de llegar a ese acuerdo, para ello se presentó esta moción, para ello se ha defendido, por ello está aprobada y por eso vamos a intentar que esa resolución de moción en el Pleno del Parlamento sea cumplida en sus términos como se acordó. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Gracias, señor Vázquez. Señor Burguete.

SR. BURGUETE TORRES: Cuando no se está de acuerdo en algo no se está de acuerdo, y no pasa nada, pero cuando se está de acuerdo, hay cierto empeño en demostrar que no estamos de acuerdo, y yo creo que hay un común denominador hoy aquí, y es que sobre esta cuestión se tiene que hablar con las partes implicadas, que hay una serie de compromisos, que vamos a trabajar por conseguir ese enlace en dirección a Bilbao. Y yo creo que es eso lo que pregona y defiende Na-Bai, creo que es lo que pregona y defiende también el Partido Socialista, UPN, supongo que también Izquierda Unida, y eso yo creo que es lo que ha dicho la Consejera en el día de hoy, que sí, que vamos a seguir hablando, que hay que hablar con AVASA, que hay que ver cómo se va ejecutando y en qué fechas el polígono industrial, que seguro que va a incidir positivamente en la mayor justificación de un enlace que va a tener un coste presupuestario y, por tanto, es responsabilidad del Gobierno priorizar.

En fin, el otro día se aprobó una moción, hoy se está hablando sobre esta cuestión y yo creo que lo que se tiene que seguir haciendo es lo que se está haciendo, estudiar, valorar, ver qué alternativas, ver qué posibilidades y que realmente esa inversión ya no solamente sea rentable desde el punto de vista económico sino también desde el punto de vista social para ver cuál es el número de usuarios porque, al final, se trata de detraer ingresos o recursos del Presupuesto General de Navarra. Ya me gustaría que lo pagase la concesionaria pero me da que no, entonces, bueno, se trata de quitar dinero de los Presupuestos Generales de Navarra para poder destinarlo a ese enlace, que tiene un coste, como lo tuvo también el enlace que se inauguró en el año 2001. Por lo tanto, yo creo que es obligación del Gobierno priorizar, y, en esa dinámica, que esas priorizaciones tengan la sufi-

ciente justificación económica y social que permitan defender socialmente esa inversión.

Por tanto, yo creo que aquí de lo que se trata es de que se siga avanzando en ese debate, ver en qué plazos se va a ejecutar ese polígono industrial que, indiscutiblemente, va a generar actividad económica, empleo y, por tanto, también movimiento y dinamismo viario y, a partir de ahí, si se encaja en todos los parámetros, si hay una mayoría amplia, casi unánime o unánime en este Parlamento, que apuesta por ese modelo, pues, evidentemente, a corto o medio plazo, esto será una realidad.

Por tanto, animamos al Gobierno a que siga con estas conversaciones y a que en el menor plazo de tiempo posible, si se justifica social y económicamente, que esta salida hacia Bilbao sea una realidad. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Gracias, señor Burguete. Señor Erro.

SR. ERRO ARMENDÁRIZ: Gracias, señor Presidente, nuevamente. Evidentemente, se cuestionaba el señor Burguete si Izquierda Unida apoyaba el enlace, evidentemente que lo apoya, tal y como ha quedado reflejado en la posición tanto de la moción que se debatió recientemente como en anteriores posicionamientos en este tema. Decía el portavoz de UPN que las prisas no son buenas consejeras. En fin, la demanda no es nueva, quizás lo que llevó o lo que está llevando a este debate es la prisa con la que se pretende dar una solución que no era tal en el año 2001 cuando se planteó esa salida unidireccional. En ese sentido, la demanda hace mucho tiempo que existe y, por lo tanto, que se requiere darle una respuesta. Y para darle una respuesta hacen falta dos elementos, uno es la voluntad política y otro la capacidad presupuestaria. Capacidad presupuestaria, tal y como ha reconocido hace unos minutos el portavoz del Partido Socialista, existe, porque está dentro del pacto presupuestario, por lo tanto, ya solo depende de la voluntad política de llevarlo adelante.

Dice la señora Consejera que va a ser respetuosa con la decisión del Parlamento, faltaría más, pero no solamente basta con ser respetuosa, es que todo lo que aprueba el Parlamento merece el respeto del Gobierno de Navarra, pero además hace falta acatarlo y ejecutarlo, y a eso es a lo que quisiera que usted se comprometiera esta mañana aquí. Habla de que cualquier actuación requiere justificación técnica, económica, de demanda. ¿Qué estudios tiene el departamento en este momento sobre esa necesidad? Si los ha realizado y si puede facilitar algún dato sobre los mismos nos parece importante, y no solamente el estudio de la demanda actual sino de la demanda futura en función de las circunstancias que, como ha

comentado la Consejera, están previstas en cuanto a la instalación del polígono industrial en la zona.

Por lo tanto, me parece que es importante atender esa necesidad, una necesidad que viene siendo reclamada por la población cercana a ese posible enlace y, evidentemente, si hay capacidad presupuestaria pues ahora ya solo depende de la voluntad política de este Gobierno para que se pueda llevar a cabo.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Gracias, señor Erro. Señora Consejera.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Presidente. Empezaré por el final, señor Erro. En primer lugar, quiero decirle que sobra decir que las resoluciones de este Parlamento merecen todo el respeto por el Gobierno. Yo he hecho ese comentario en respuesta al que me ha hecho el señor Jiménez, que se refería a que, como todos ustedes saben, las mociones no obligan jurídicamente al Gobierno, y entonces yo he mostrado mi voluntad de cumplir la voluntad de este Parlamento.

Respecto al enlace en un sentido, es una acción que se incluyó en el segundo Plan de Carreteras de 2002, que se aprobó por la Comisión de Obras Públicas unánimemente y que todos nosotros apoyamos, y en función de eso se realizó y en 2004 ya estaba en servicio, además se realizó con cierta celeridad. Es decir, si ahora la solución parece buena o mala tenemos que acordarnos todos que fue la decisión que tomamos cuando aprobamos el Plan de Carreteras en esta misma Comisión en el año 2002.

Y, respecto a los recursos presupuestarios, debo aclarar que, efectivamente, digamos que como un anexo al pacto de presupuestos, aparece la pretensión del Partido Socialista de que el Gobierno haga todo lo posible para que esto se lleve a cabo, pero no consta de una dotación expresa como después pasó con otros temas que tuvieron su propia enmienda en el debate de presupuestos con una implementación concreta y expresa para una acción en el debate de presupuestos. Es decir, no existió una enmienda con nombre y apellidos para el enlace de la AP-68 con una cuantía económica.

Y, respecto a su otra pregunta, la verdad es que le puedo ampliar poco más la información. En este momento, el planteamiento del enlace se está haciendo desde el enfoque de la implantación del polígono, se están analizando los estudios de tráfico que tienen preceptivamente que presentar los responsables de la promoción del polígono, en este caso Nasuinsa, y se están teniendo nuevos contactos entre Nasuinsa y el Departamento de Obras Públicas para definir la solución técnica en fun-

ción de eso, así que en este momento poco más le puedo aportar.

Y al resto de portavoces quiero agradecerles sus intervenciones y decirles que tomo nota de las consideraciones que han hecho. Gracias.

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

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para explicar las obras de mejora que se realizan en el puerto de Iso.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Pasamos al tercer punto del orden del día, en el que, a instancia del grupo de Nafarroa Bai se solicita a la Consejera que explique las obras de mejora que se están realizando en el puerto de Iso. Tiene la palabra el señor Jiménez.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: La verdad es que empezaré haciendo una aclaración. Señor Vázquez, créame que no tenía voluntad y sigo sin tener voluntad de discutir primordialmente con ustedes ni mucho menos, hemos pedido la comparecencia de la Consejera y es a la Consejera a la que queremos interrogar sobre los puntos marcados, pero así como se ha quedado muy bien con el flash momentáneo del beso a la Consejera, del cual no me arrepiento, tiene la memoria un poco quebradiza, porque hace solamente una semana que votamos lo de la A-68 en el Parlamento y nuestro grupo no se abstuvo, nuestro grupo votó sí a pesar de que presentamos una enmienda para que para 2009 estuviese la obra acabada y ustedes no la aprobaron. A pesar de rechazar nuestra enmienda, votamos sí.

En el tema del puerto de Iso hemos estado incluso visitando las obras, yo personalmente he estado viendo lo que se está ejecutando en la parte norte del puerto, lo que es el nuevo trazado, pero realmente ya veremos qué da de sí esa obra. Estamos contentos, desde luego, ya saben que en la legislatura pasada la vocación que teníamos era que la solución idónea, definitiva y la mejor posible habría sido un túnel. Se alegó que la dimensión del mismo no justificaba el propio aprovechamiento que podía tener y acordamos, recuerdo que por unanimidad, la modificación del trazado del puerto, y así se está ejecutando. Pero lo que tiene que ver con la vertiente sur, en concreto con el puente de Orradre, y hasta donde conoce este grupo la solución que el departamento parece que ha optado, que es sustituir el puente actual por otro nuevo pero a escasa distancia del mismo, no nos gusta en absoluto, señora Consejera, y no nos gusta en absoluto por lo siguiente. Evidentemente, había que eliminar ese puente, los tráileres no

podían ni hacer el giro siquiera, había veces que el giro de los tráileres rozaba los mismos bordes del puente, el problema es que si hemos hecho una apuesta por modernizar esa carretera en lo que tiene que ver en concreto con el puerto, pero me imagino que con una vocación de que la penetración a los valles de Salazar y Roncal ha de ser por ahí, mucho más cuando la autovía esté en pleno funcionamiento, las actuaciones que se acometan tienen que ser unas actuaciones con una vocación de modernidad y de futuro, lo que no entendemos es que la solución que se le da a este puente suponga que una vez acabado sea el punto más conflictivo de la carretera. No puede ser que una obra recién acabada pase a ser automáticamente casi el punto más conflictivo de la carretera que entra desde el enlace de la autovía en Venta de Judas hasta Navascués. No nos parece que una planificación de este tipo tenga que ser así. Evidentemente, y desde el punto de vista económico, es mucho menos costosa, pero no es menos cierto que hay una alternativa, que es un pequeño viaducto que enlace las dos curvas principales, la de subida, la primera de Lumbier, con la superior y que a la vez elimine la gran curva, que seguiría siendo el propio puente, y con un viaducto, que no es tampoco de grandes dimensiones, se dejaría casi en línea recta lo que ahora son tres curvas, que son las tres curvas reales que tiene la cara sur de ese puerto.

Entonces, de verdad que no entendemos, más allá del costo económico del mismo, que podamos acometer una obra nueva y pase a ser en el futuro el punto más o menos transitable de todo el trazado. No lo entendemos, y, desde luego, creemos que estamos a tiempo y nos gustaría que el departamento reconsiderase la propuesta que está barajando, por lo menos hasta donde conoce este grupo, que es un puente a escasos metros del actual. Ese es el requerimiento que le hacemos, señora Consejera.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): *Muchas gracias, señor Jiménez. Señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. El proyecto de mejora del puerto de Iso no es una actuación inicialmente prevista en el segundo Plan Director de Carreteras, como sus señorías conocen, si bien se incorporó al mismo, con carácter extraordinario, mediante una moción aprobada por el Parlamento de Navarra el 6 de octubre de 2005 y apoyada por la totalidad del Pleno. El proyecto se incorporó en el Plan de Aceleración de Carreteras, inclusión que pudo llevarse a cabo una vez que se estableció que la solución proyectada no afectaba a ningún lugar de interés comunitario de esa zona.*

Una vez tomada esa decisión, el Gobierno de Navarra consideró prioritaria la ejecución de esta obra que viene a desbloquear uno de los puntos más conflictivos del entorno pirenaico, siendo uno de los tramos que más condiciona el normal flujo de comunicaciones de la zona.

El proyecto de la reforma del puerto de Iso se ha dividido en dos actuaciones. Por una parte, se ha previsto la construcción de un nuevo trazado para el tramo de carretera comprendido entre el mirador de la foz de Arbayún y el puente de Bigüézal, que tiene una longitud de cuatro kilómetros y cuenta con un trazado muy sinuoso, con curvas de casi 180 grados de desarrollo. El antiguo trazado se mantendrá como acceso al mirador de la foz de Arbayún.

El nuevo proyecto discurre al noroeste de la carretera actual y consiste en la formación de una rampa única con un trazado muy suave en planta y una pendiente uniforme. La nueva vía está dotada con tres carriles de circulación, de forma que el sentido de subida cuenta con un carril lento y continuo para los vehículos pesados.

Tras su tramitación administrativa y ambiental, la obra, de 2.900 metros de longitud, fue adjudicada por un presupuesto de 5.545.992 euros. Las obras comenzaron el 8 de julio de 2007, y su finalización se prevé para junio de 2008.

Por otra parte, está prevista, como usted bien dice, la corrección del trazado de la curva situada en el actual puente de Orradre, mediante la construcción de un paso en terraplén sobre el actual barranco, que supone, como usted decía, el desplazamiento del puente actual.

Gracias a esta actuación, el radio de la curva situada en el puente de Orradre se aumenta hasta alcanzar cincuenta metros, proporcionándole un sobreecho de cinco metros. Por eso yo discrepo con usted, no se trataría del punto más conflictivo de la carretera, porque además se le va a dotar de un sobreecho de cinco metros y el radio de la curva va a quedar de cincuenta metros. Sí que es verdad que sería un tramo de la carretera en el que habría que disminuir la velocidad, pero cualquier tipo de transporte pesado podría transitar por ella, podrían cruzarse dos camiones a la vez y no existirían en absoluto, con esta solución, los problemas que existen ahora y, por lo tanto, la funcionalidad de la carretera sería plena.

También se mejora, mediante desmonte, la curva situada al norte de la curva del puente de Orradre, proporcionándole un radio de ochenta metros. La longitud total de la actuación es de quinientos metros en este tramo y el presupuesto de la actuación es de 2,1 millones de euros.

Habla usted, señor Jiménez, de la construcción de un pequeño viaducto. Efectivamente, como en

todos los casos, nosotros estudiamos varias alternativas. Había una alternativa que era construir un viaducto y en este caso sí que lamento muchísimo que no dispongamos del proyector; pero, hombre, no era un pequeño viaducto, era un viaducto de ciento cincuenta metros de longitud con cinco vanos, era una actuación que tenía una longitud total de casi un kilómetro, aunque el viaducto midiese ciento cincuenta metros la actuación era de novecientos dieciséis metros y el presupuesto de cuatro millones. Es decir, la diferencia es también bastante importante, y puesto que la solución por la que apostamos, como digo, mantiene intacta la funcionalidad de la carretera y es posible el tránsito de cualquier tipo de transporte sin ningún problema, salvo la dificultad o el inconveniente de que, efectivamente, es una curva en la que habría que reducir la velocidad, nos parece que respecto a las condiciones generales de una vía como esta no desmerece en absoluto y es la solución más eficiente. Lo que sí voy a pedir es que les muestren este folio para que sus señorías puedan ver, aunque sea de este modo, la solución proyectada y cómo se mejoran las dos curvas, si eres tan amable, Miriam, de pasarlo a sus señorías. Por mi parte nada más. Gracias.

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: Yo creo que por desgracia la señora Consejera no ha respondido, por lo menos en los términos que le hubiese gustado a este grupo. Admitimos y además nos sentimos contentos con la solución que se le está dando a la cara norte del puerto, es decir, comparativamente con lo que era el puerto de Iso va a quedar, esperamos, muy bien. Lógicamente, todavía no estamos en condiciones de ver realmente el resultado final puesto que están en plenas obras, pero, desde luego, era fundamental abordar el tema de la situación que generaba el puerto de Iso, pero lo que realmente no nos parece justificado es que a lo que es el punto negro de la vertiente sur se le dé una salida a medias, a medias o menos, diríamos nosotros. Usted ha marcado exactamente dónde está el problema, el problema está exclusivamente en los dos millones de euros de diferencia de aplicar una solución o la otra. Es un elemento exclusivamente de costo, la decisión que se ha tomado tiene que ver exclusivamente con el costo. Me da la sensación de que a usted misma le ha costado justificar la alternativa tomada. Dice: va a tener radio de curva suficiente, se van a poder cruzar dos camiones. Faltaría más, señora Consejera. Estamos haciendo una obra con vocación de futuro, estamos intentando dar respuesta a una vía de comunicación ubicada, evidentemente, en su sitio, en su territorio y para el servicio que presta, pero tiene que ser moderna, ese es el mínimo, no ten-

dria sentido que invirtiésemos e hiciésemos una obra nueva que no responda a unos mínimos, y nosotros creemos que esos mínimos, con una proyección de futuro, no dan garantías y que con un poco más de dinero... Todo es dinero, pero, lógicamente, si tenemos que empezar a discutir aquí, a analizar en qué gastaríamos los dos millones tendríamos mil necesidades y tendríamos que abrir el abanico del gasto a otras muchísimas cosas. No es ese el debate, el debate es que por un tema exclusivamente de costo se va a optar por una alternativa que nosotros creemos que va a seguir dejando un punto delicado en la comunicación de esa zona. Y no estamos de acuerdo con eso y creemos que estamos a tiempo de corregirlo, y se corrige trasladando el puente que usted nos ha señalado en el plano cincuenta metros más a la derecha. Evidentemente, como el barranco se va ampliando, el puente, si ahora va a ser de cincuenta metros, luego tendrá que ser de cien, pero consiste en eso. Y con eso se resuelve, además, la triple curva que se genera, porque por mucho que se suavicen las curvas, y ante una previsión de futuro y moderna, creemos que es lo correcto.

Y en este caso, señora Consejera, ya que antes me ha pasado por el morro, en el buen sentido, todo lo que ha podido y más el tema de los Ayuntamientos, me gustaría que me dijese qué le han trasladado los Ayuntamientos de estos valles sobre esto. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señor Jiménez. Señora Consejera.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Presidente. Empezaré nuevamente por el final. En este caso, señor Jiménez, lo que los Ayuntamientos me han trasladado indirectamente, porque no recuerdo haber tenido contacto directo con ellos por este tema en particular; creo que no, pero, como digo, lo que me han trasladado, efectivamente, es su oposición a esta solución, y además me han llegado comentarios del estilo de que esta solución podría entorpecer el desarrollo industrial de la zona porque determinadas actividades industriales podrían tener dificultades para que el transporte asociado a la actividad industrial pudiera realizarse por esta vía, de ahí mi alusión a que, efectivamente, esta solución que se propone con esta modificación del radio de la curva y con este sobreancho que se le da a la curva permitiría, como efectivamente no puede ser de otra manera, el paso de dos camiones en una vía que se hace nueva, pero lo he dicho expresamente y precisamente respondiendo a estos comentarios que sé que están cundiendo por la zona relativos a que esta solución impediría el desarrollo industrial futuro de la zona porque determinadas actividades

verían imposible transportar los materiales necesarios a través de esta curva, y tengo que decir que esto es rotundamente falso, esta curva permitiría transitar cualquier tipo de medio de transporte, de cualquier longitud, además.

En segundo lugar, me parece oportuno que en entremos en el debate de en qué gastaríamos estos dos millones de euros, pero para que se haga una idea 1,8 millones de euros es la partida presupuestaria que tenemos para la eliminación de puntos negros en toda la red foral de carreteras, que como usted sabe tiene una extensión de cuatro mil y pico kilómetros. Quiero decir que es importante la obra que se va a acometer aquí y los recursos que se van a destinar para eliminar este tramo que, efectivamente, era un punto muy dificultoso de esta carretera.

Y tengo toda la sensación de que olvido una tercera cosa, pero como no puedo dar con ella, por no hacerles perder el tiempo, si le parece, doy paso a los portavoces y si creo que es algo relevante luego le sigo contestando.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señora Consejera. Inicio de turno, señor Valero.

SR. VALERO ERRO: Muchas gracias, señor Presidente. Creo que ha sido fundamental la intervención de la Consejera garantizando y tranquilizando a los alcaldes de la zona de que con esta solución no hay ningún tipo de problema sino que lo que supone es una reducción, como pasa en muchas carreteras, no solo de la red foral sino de otras, que en un momento determinado hay un obstáculo y hay una reducción. Podemos hablar de autovías, de autopistas, y también existen reducciones, y estoy recordando cómo en carreteras de la zona media, Tafalla y Sangüesa llega un momento en que, efectivamente, hay alguna curva y el costo económico y el tráfico derivado no conlleva que se tenga que hacer una ejecución de esas características cuando está garantizado que cualquier tipo de vehículos pueda acogerse o pueda transitar por la zona, tanto de ida como de vuelta.

Por lo tanto, pedir, efectivamente, sí; pero también hay que priorizar desde el punto de vista de las consecuencias del tráfico que conlleva, de si garantiza el tema del desarrollo industrial, de si contempla que no haya ningún otro tipo de impedimento, parece ser que no hay ningún otro tipo de impedimento, con lo cual los alcaldes deben estar tranquilos, este Parlamento creo que también debe estar tranquilo ya que supone una solución técnica adecuada y con un menor costo. Claro, si empezamos a decir que por un poco más..., pues por un poco más se pueden hacer muchas cosas en muchas obras públicas, no solo de carretera sino de todo tipo de actividad, y ese poco más nos

puede llevar a que todos queramos cualquier tipo de actuación del siglo XXIII. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Gracias, señor Valero. Señor Vázquez.

SR. VÁZQUEZ ROYO: Muchas gracias, señor Presidente. Sobre este asunto quiero agradecer la información incluso gráfica, aunque no la hemos podido ver a través del sistema que tenía preparado, que hubiera sido más evidente, pero, en cualquier caso, los planos que nos aporta evidencian clarísimamente la obra que se pretende hacer.

Yo creo que mejora sustancialmente, y, si es cierta, y yo no dudo, y este grupo menos, la aportación que ha hecho la señora Consejera –los radios que aparecen en esta documentación son los que son, no hay que decir que son otra cosa– y, por lo tanto, permite una circulación fluida, aunque sea del más alto tonelaje o articulación de vehículo pesado, yo creo que sería una solución que daría respuesta a una problemática que, al parecer, existía hasta el momento de iniciar estas obras.

Indudablemente, en relación con lo que decía el portavoz de UPN anteriormente, lo de por un poco más, aquí nos encontramos siempre con lo mismo, está próxima la elaboración del tercer Plan Director de Carreteras y seguramente tendremos que hacer un diagnóstico y un inventario de todas las actuaciones y nos daremos cuenta de que no solamente en la zona norte, en la zona media y en la zona sur hay infinidad de actuaciones que debemos acometer, y yo creo que lo que hay que hacer es racionalizar el gasto y la inversión para conseguir el objetivo que se persigue, y si con ese dinero se consigue ese objetivo, pues, desde luego, este grupo parlamentario se daría por satisfecho. Otra cosa sería gastar este dinero y no conseguir el objetivo, porque lo mejor, lo óptimo, indudablemente lo queremos todos.

En cualquier caso, sin entrar a más detalles porque yo no estuve presente en la legislatura pasada y, por tanto, no acordé nada personalmente respecto a esta obra ni sé en los términos en los que se planteó, pero me ha venido a la cabeza un comentario o una recomendación de casi todos los grupos de la Cámara en la presente legislatura cuando yo planteé una alternativa en el cruce de Murchante. Se me dijo que eso es para los ingenieros, que los Parlamentarios estamos para otras cosas y que no vengamos aquí a buscar soluciones técnicas. Pues bueno, como eso se me dijo a mí en aquel momento, y aunque sigo manteniendo mi criterio en los términos que planteé porque yo tengo que estar convencido de lo que digo, tenga razón o no, esa es otra cuestión, pero yo de lo que hablo creo tenerla, en este caso creo que estaríamos hablando de lo mismo. Indudablemente, según veo este plano, un viaducto sería una solución infi-

nitamente mejor, no cabe la menor duda, pero también ha dicho la señora Consejera que estaríamos hablando de un presupuesto que duplicaría la inversión prevista. En cualquier caso, como parece ser que los Parlamentarios no estamos para dar soluciones técnicas, sino que para eso están los técnicos, si ellos han considerado que con esta solución se da respuesta a la problemática que existe en la zona, mi grupo lo que sí hará, desde luego, es un seguimiento real de que esta obra cumpla esos objetivos. Si no los cumple, demandaremos que se cumplan y que se hagan las reformas pertinentes, pero si realmente da respuesta y satisfacción a la demanda y al desarrollo de la zona, entendemos que lo que hay que buscar es un equilibrio entre la inversión y el objetivo a conseguir, y si con esa inversión el objetivo se consigue, nuestro grupo estará de acuerdo.

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

SR. BURGUETE TORRES: Lo mejor es enemigo de lo bueno, se suele decir, pero yo creo que la Administración y también nosotros tenemos que tener siempre como objetivo conseguir lo mejor, aunque se diga que es enemigo de lo bueno. A mí me produce una gran satisfacción que hoy estemos hablando de una realidad, que es la mejora del puerto de Iso, ya concretamente, visualmente, en el tramo del mirador hasta el puente de Bigüézal, que es una iniciativa en la que uno personalmente ha estado muy implicado como consecuencia de anteriores responsabilidades en el Gobierno. Y si eso me produce satisfacción, mucha más me la produce oír decir al portavoz de Nafarroa Bai que están contentos, desde luego, porque no es fácil escuchar términos de ese tipo cuando se habla del Pirineo. Entonces, yo estoy muy contento y satisfecho, primero, porque esta obra esté siendo... Sí, sí, me estoy refiriendo a la mejora del puerto de Iso, ni más ni menos. Como digo, estoy muy satisfecho de que esta obra, que indiscutiblemente era necesaria, se esté ejecutando con un esfuerzo económico de 5,5 millones de euros en ese tramo desde el mirador de la foz de Arbayún hasta el puente de Bigüézal, y también estoy satisfecho de que se esté hablando de la otra alternativa o del otro tramo, que es el referido al puente de Orradre. Yo no voy a dudar de las soluciones técnicas que se dan, evidentemente, pero, vamos, desde una visión solo del plano, y ya para los lugareños, a los que siempre les damos cierta credibilidad, y yo me considero lugareño, ir allá y ver la otra posible solución técnica, que pasa por un viaducto unos metros antes del puente y que, por tanto, elimina la curva primera que va a la izquierda, la del puente de Orradre, que va a la derecha y la tercera, que es una curva también que gira a la izquierda, es indiscutible. Todo eso vale dos millones de euros más. ¿Merece la pena hacer ese esfuerzo o no? Bueno,

el Presidente del Gobierno, yo creo que con buen criterio, dice que gobernar es priorizar, y yo hoy les animo a que, aunque no me considero de ninguna manera técnico, tomen en cuenta la recomendación que se está haciendo aquí de ser capaces de encontrar la mejor solución técnica, porque no olvidemos que esto va a quedar para muchos años, o sea, no va a ser para una década, seguramente será para más, y además porque en algunos momentos nos empeñamos en que la dicha no sea completa, en hacer de una cosa buena una mala, y esto, que era una cosa buena en sí misma, porque mejoraba la comunicación con los valles pirenaicos, que atendía perfectamente las demandas de los alcaldes, incluso también de Nafarroa Bai, y los requerimientos de todos los grupos, pues vamos a ver si somos capaces de que esa dicha sea completa. En las próximas fechas vamos a presentar un importantísimo plan de infraestructuras con unos costes extraordinarios, se ha anunciado que se está negociando, que se está hablando, bueno, dos millones de euros más no es una cosa intrascendente, evidentemente, pero yo sí que pediría al departamento que reflexione y que haga lo posible en las instancias que corresponda para encontrar la mejor solución técnica que haga posible que se mejore el trazado en su conjunto para que la dicha sea completa. Y me da la sensación de que no es muy difícil, dos millones de euros, mejor dicho, 1,9 millones de euros, es una cantidad importante, habrá que detraerla de otras prioridades, pero, como digo, si apostamos por la revitalización y el desarrollo del Pirineo, está claro y es indiscutible que uno de los aspectos claves en los que hay que incidir es en la mejora de las comunicaciones. Así que, sin perjuicio de reconocer que esta solución que se ha presentado hoy aquí es buena y permite la comunicación y el tránsito de todo tipo de vehículos y que circulen por la misma vía dos camiones del tonelaje que sea simultáneamente, creo que merecería la pena hacer una reflexión sobre ese apartado para ver si es posible encontrar alguna alternativa que satisfaga de una manera más completa la solución técnica que en este momento tenemos y que, además, también atienda las reivindicaciones de los alcaldes. Yo también he hablado con varios alcaldes de la zona, y aunque están muy satisfechos del tramo mirador de la foz de Arbayún-puente de Bigüézal y la solución técnica les parece extraordinaria –del coste, 5,5 millones de euros, no quieren hablar porque lo va a pagar el Gobierno–, sí que transmiten su inquietud porque piensan que es posible que técnicamente se pudiese articular alguna otra solución para el puente de Orradre.

En todo caso, vamos a ver cómo se van desarrollando los acontecimientos, pero quiero mostrar la satisfacción de que una obra que era demandada, una vez más, con este Gobierno se va

resolviendo, lo mismo ha ocurrido con la autovía subpirenaica, lo mismo que ocurrió con la autovía Pamplona-Estella-Logroño y también está ocurriendo con la mejora de las comunicaciones en los valles pirenaicos y concretamente con el puerto de Iso. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Muchas gracias, señor Burguete, cierra usted el turno de portavoces. Señora Consejera.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Presidente. Pues bien, señor Burguete, la aclaración de que usted es lugareño sobraba no solo porque es conocido por todos sino porque se le ha visto a usted el plumero. Comprendo, de verdad, que la solución del viaducto sea mucho más apetecible para los lugareños, como dice usted, me resulta absolutamente comprensible, pero, en cualquier caso, como han dicho también algunos portavoces, de si es cierto que si la Consejera dice... Bueno, respecto a lo del tráfico de vehículos pesados, para que les quede claro voy a poner un ejemplo muy concreto: en lo que va a ser el acceso a la autovía, la A-21, en Venta de Judas, se va a implantar un polígono en el que va a estar Gamesa, que, como saben, fabrica palas para las aerogeneradoras y que precisan un transporte especial, pues tienen que pasar por rotondas de cuarenta metros y cincuenta metros de radio, y estamos hablando de una curva de cincuenta metros de radio.

Tranquilo, señor Jiménez, que su honor queda a salvo porque hoy publica la prensa que usted está absolutamente disconforme con la situación de los valles pirenaicos y exige al Gobierno que intervenga, y hace referencia expresa al tema que compete al departamento que tengo el honor de dirigir; así es que no es necesario que caiga en la red que le ha tendido el señor Burguete porque su honor está a salvo. Ha hecho usted una crítica muy extensa. Denuncia, según dice la prensa, una paralización de las actuaciones. En este sentido, y también en relación con otros comentarios que han hecho en general todos los portavoces, me gustaría aprovechar esta ocasión para precisar que el Gobierno está atendiendo de forma preferente en este momento al Pirineo, y especialmente en lo que respecta a mi departamento tengo que

decir que durante el año pasado y este, que también son fechas a las que se refería expresamente el señor Jiménez, se han acometido y se están acometiendo muchísimos proyectos. Una vez perdido el protagonismo de la zona de Estella, en el Departamento de Obras Públicas, en este momento, en 2007, hemos licitado los tramos de Monreal-Izco e Izco-Venta de Judas de la autovía A-21 a Jaca; se ha hecho la fase I de la Nacional 140, que ha supuesto el arreglo de todas las transversales a la 140, Espinal, Ezcároz, Ochagavía, Isaba; se han hecho las acciones de mejora que se acometieron el año pasado en el entorno de lo que iba a ser el recorrido del Tour de Francia; se han hecho actuaciones complementarias de mejora como los accesos a Zilbeti, con los que los vecinos han quedado muy satisfechos, lo sé porque también tuve oportunidad de comprobarlo; se han hecho las travesías de Jaurrieta, Espinal, Erro, Ochagavía; se ha licitado el arreglo de la carretera de Isaba a Arette; se está realizando la mejora del puerto de Iso, única obra con la que, efectivamente, el señor Jiménez ha mostrado su acuerdo y su beneplácito, y el tema de la curva de Orradre, que ha sido objeto principal de esta comparecencia; se está, como saben, preparando la licitación para los proyectos de los túneles de Erro y Mezquiritz; y se está preparando también la fase II de la Nacional 140, que tiene un presupuesto de cuatro millones de euros, incluida también en el Plan de Aceleración y cuyas alternativas y tipo de actuación se está consensuando en este momento con los responsables de las Juntas de Aezkoa y de Salazar, una vez que se conoció que de forma inmediata no va a ser asumible la Transpirenaica.

Por lo tanto, me parece que es importante destacar la prioridad. Como decía el señor Burguete, gobernar es priorizar, pues en este momento nosotros estamos priorizando la atención a esta zona, sin lugar a dudas. Por mi parte, nada más, señorías. Buenos días y muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Muchas gracias, señora Consejera, y gracias por su presencia, y las hago extensivas al equipo que la acompaña. Sin más asuntos que tratar, levantamos la sesión.

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 10 MINUTOS.)