



DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura

Pamplona, 29 de mayo de 2008

NÚM. 5

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JESÚS PAJARES AZPÍROZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 29 DE MAYO DE 2008

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las soluciones que contempla el Departamento para resolver los problemas de [movilidad de vehículos](#) y personas en el área comprendida por Sarriguren, Ripagaina y accesos al polígono de Areta y Ciudad de la Innovación.
- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre los proyectos existentes o previsión de actuaciones a desarrollar en la [N-121-B](#) para la mejora de las comunicaciones viarias hasta la muga y favorecer el acceso a diversos municipios.
- Pregunta sobre si el Gobierno de Navarra tiene previsto adoptar alguna medida ante la decisión unilateral de [Spanair](#) de suspender la ruta Madrid-Pamplona, presentada por el Ilmo. Sr. D. Ion Erro Armendáriz.

S U M A R I O

Comienza la sesión a las 10 horas y 4 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las soluciones que contempla el Departamento para resolver los problemas de movilidad de vehículos y personas en el área comprendida por Sarriguren, Ripagaina y accesos al polígono de Areta y Ciudad de la Innovación (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 contesta la Consejera, Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Vázquez Royo (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) y Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra), y la señora Figueras Castellano (A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), a quienes responde, 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 los proyectos existentes o previsión de actuaciones a desarrollar en la N-121-B para la mejora de las comunicaciones viarias hasta la muga y favorecer el acceso a diversos municipios (Pág. 10).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Agirrebengoa Imaz (G.P. Nafarroa Bai) (Pág. 11).

Seguidamente interviene la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 11).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores Agirrebengoa Imaz, Valero Erro, Vázquez Royo y Burguete Torres, y la señora Figueras Castellano, a quienes responde, conjuntamente, la Consejera (Pág. 12).

Pregunta sobre si el Gobierno de Navarra tiene previsto adoptar alguna medida ante la decisión unilateral de Spanair de suspender la ruta Madrid-Pamplona, presentada por el Ilmo. Sr. D. Ion Erro Armendariz (Pág. 14).

Para formular la pregunta interviene la señora Figueras Castellano, a quien contesta la Consejera. Réplica de la señora Figueras Castellano, a quien contesta la Consejera (Pág. 14).

Se levanta la sesión a las 11 horas y 18 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 4 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las soluciones que contempla el Departamento para resolver los problemas de movilidad de vehículos y personas en el área comprendida por Sarriguren, Ripagaina y accesos al polígono de Areta y Ciudad de la Innovación.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Buenos días, señora Consejera y señor Echávarri, bienvenidos a esta Comisión. Buenos días, señorías. Vamos a iniciar esta Comisión de Obras Públicas con tres puntos en el orden del día, el primero de los cuales ha sido presentado por el Grupo

Parlamentario de Nafarroa Bai y en el que se solicita la comparecencia de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las soluciones que contempla el departamento para resolver los problemas de movilidad de vehículos y personas en el área comprendida por Sarriguren, Ripagaina y accesos al polígono de Areta y Ciudad de la Innovación. Para formular la solicitud tiene la palabra el señor Jiménez.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Kontseilari andrea, Echávarri jauna, parlamentari jaun-andreok, egun on guztioi. La petición que hacía nuestro grupo deriva de una preocupación importante que creemos que ha quedado suficientemente manifestada por las personas que más directamente se ven afectadas, aunque es percibida, sentida y sufrida también por muchísimas más, que es la dificultad*

real que existe en estos momentos de acceso, sea rodado, es decir, para vehículos, sea para personas, en el entorno de lo que puede ser Sarriguren, pero no solamente Sarriguren, sino fundamentalmente la conexión que se da entre Sarriguren, Mendillorri, Areta, la construcción de Ripagaina y la propia Ciudad de la Innovación. Son problemas diferentes y variados, pero todos redundan en un problema grande y profundo en relación con la movilidad en cualquiera de sus fórmulas partiendo del propio Sarriguren, que tiene problemas reales para que las personas que ya lo habitan, y son varios miles, puedan tener una salida andando o en coche sin riesgos o con los menores riesgos posibles en cualquier desplazamiento que tengan que realizar. Sarriguren en estos momentos no cuenta más que con una salida rodada y en lo que tiene que ver con el tráfico o con el movimiento de personas hay verdaderas dificultades dependiendo de cuál sea el destino al que se vaya, fundamentalmente en lo que tiene que ver con Mendillorri y en lo que tiene que ver realmente con el tráfico rodado. A esto debemos unir el hecho de que un núcleo de población tan importante ya como Sarriguren no disponga más que de una sola salida. El problema que se ha generado por la coincidencia en ese punto de un movimiento importante –suele ser muy llamativo el gran caos que se genera en torno a las seis de la tarde cuando de la Ciudad de la Innovación salen cientos de vehículos, por ejemplo– y las dificultades con el acceso al polígono Areta demuestran que estamos ante un problema real e importante, y, desde luego, nuestro grupo lo que quiere es trasladarle la preocupación que existe, que tienen las personas de esta zona.

No estamos en condiciones de saber ni de conocer qué intenciones tiene el Gobierno, su departamento en concreto, en relación con la resolución de este problema. Ese es el motivo que justifica la petición de su comparecencia, y simplemente esperaré a escuchar la propuesta que pueda hacer y con base en ella daremos nuestra opinión y nuestra valoración. De momento, le damos las gracias y quedamos a la espera de lo que nos pueda decir.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señor Jiménez. Antes de dar la palabra a la señora Consejera, quisiera extender la bienvenida a la Jefa de Gabinete porque no me había percatado de su presencia. Mil disculpas y bienvenida. Tiene la palabra la señora Consejera.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. En fecha de 4 de junio de 1999 se aprobó el proyecto de construcción del desdoblamiento de la ronda este, tramo 1: río Sadar-variante de Olaz. Esta obra fue concebida

inicialmente como vía interurbana de circunvalación, ya que no estaban planificados entonces los futuros desarrollos urbanos de Sarriguren y de la Ciudad de la Innovación. En consecuencia, el proyecto contemplaba únicamente el enlace de la glorieta del polígono de Areta, la glorieta inferior. Durante su construcción se tramitó administrativamente el Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Sarriguren y, como consecuencia, el proyecto de desdoblamiento fue modificado, incorporando el enlace de Sarriguren, la glorieta superior en la imagen. Este enlace fue financiado por la promoción urbanística, tal como lo establecía la Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo, y fue dimensionado de acuerdo con el estudio de tráfico elaborado por los promotores urbanísticos, considerando una previsión de tráfico coherente con los usos autorizados por la ordenación aprobada.

La evolución del tráfico desde esa fecha en la ronda este ha sido la siguiente. En el tramo Mendillorri-Noáin la intensidad media diaria total en 2002 era de 21.683 vehículos, pasando a 41.599 en 2007, lo que supone un crecimiento acumulado en cinco años del 91,85 por ciento.

En el tramo Olaz-Mendillorri la intensidad media diaria total en 2002 era de 14.797 vehículos, pasando a 26.558 en 2007. En este caso, el crecimiento acumulado es del 79,48 por ciento.

En el momento actual, en el que el tráfico se ha incrementado –sobre todo en la zona a la que aludía el portavoz de Na-Bai, en la que puede haber mayores dificultades– desde su puesta en servicio en 2002 casi un cien por cien, la ronda este está con unos niveles de servicio aceptables, si bien es cierto que en el enlace de la glorieta del polígono de Areta se dan situaciones de congestión en algunos viales, con bajos niveles de servicio en las horas punta.

Con el objeto de analizar la situación y programar actuaciones de mejora, se ha elaborado un estudio de tráfico de esta glorieta. Para ello se han realizado aforos en las horas punta de mañana, mediodía y tarde. El estudio de tráfico tiene dos objetivos: conocer el estado actual de los accesos y planificar actuaciones de mejora.

En cuanto al estado actual de los accesos, los tráfico aforados y las simulaciones realizadas con un programa de análisis de tráfico de glorietas ponen de manifiesto que, en hora punta, se encuentran con bajos niveles de servicio los siguientes accesos: en la hora punta de la mañana, de ocho a nueve, el acceso desde el sur de la ronda este; en la hora punta de mediodía, entre la una y las dos de la tarde, este mismo acceso sur de la ronda este; y en la hora punta de la tarde, entre las seis y las siete de la tarde, tanto el acceso

desde el sur de la ronda este como el acceso desde el vial de Areta.

El estudio de tráfico también ha puesto de manifiesto que las intensidades de tráfico generadas por algunos desarrollos, como los de la Ciudad de la Innovación, son de una magnitud mucho mayor que la prevista en el planeamiento.

En cuanto a la planificación de acciones de mejora, por la que tenía interés el grupo que ha solicitado esta comparecencia, el estudio de tráfico ha permitido simular actuaciones en la glorieta inferior que aumentarán su capacidad y mejorarán los niveles de servicio de sus accesos. Estas actuaciones son las siguientes. Vamos a ir señalándolos en los gráficos porque, si no, es de compleja comprensión.

Se construirán tres ramales directos desde el ramal del polígono industrial de Areta, desde el ramal Sarriguren-Ciudad de la Innovación y desde el ramal de Mendillorri.

Se separarán al máximo posible las entradas de las salidas, optimizando el espacio disponible en la corona circular, ensanchando las medianas de los ramales y direccionando los carriles con mejor oblicuidad.

Se aumentará el número de carriles en las entradas a la glorieta: tres en las entradas procedentes de la Ciudad de la Innovación, Burlada-Areta y Mendillorri-Seminario, y dos en ronda este desde el sur.

Los dos carriles procedentes de la Ciudad de la Innovación y ronda este desde Gorráiz se unirán en planta y alzado, en un punto anterior al nexo actual, y se señalizará con raya discontinua para que así puedan cambiar al carril derecho los que lo necesiten e incluso tomar el ramal directo a Areta sin pasar por la glorieta.

Al carril que sube a la ronda este hacia el sur se le dotará de dos carriles, hasta terminar la subida, donde pasaría a uno.

El carril de deceleración de la salida de la ronda este viniendo del sur se prolongará y se conectará con el de aceleración de salida de Mendillorri.

Se mejorará la visibilidad del acceso a la glorieta en las dos salidas de la ronda este retirando tierras que no son necesarias junto a los estribos del viaducto.

En el acceso desde el polígono industrial de Areta se modificará la glorieta existente, cercana a la gasolinera, de forma que permita el acceso directo a Ripagaina.

Se calcula que estas actuaciones aumentarán un 25 por ciento la capacidad de la glorieta en los carriles que actualmente se encuentran con bajos

niveles de servicio y, por lo tanto, incluso en horas punta pasaría a tener, con los niveles de tráfico actual, un nivel de servicio bueno, normal.

No obstante, dado el carácter urbano del entorno de este enlace, cabe precisar que no es posible resolver los problemas de movilidad mediante el uso exclusivo de vehículo privado. Las actuaciones de mejora de la infraestructura viaria van a ir acompañadas de actuaciones de mejora de la oferta del transporte público comarcal, así como de iniciativas para la mejora de la movilidad previstas en el proyecto Promotion, puesto en marcha por el Ayuntamiento de Egüés y en el que el Gobierno de Navarra está llevando a cabo una participación activa.

En el proyecto Promotion se contemplan acciones como la aplicación de medidas de gestión de la movilidad y de promoción del uso de modos de transportes alternativos al coche y de concienciación de los vecinos en este sentido. Asimismo, se va a promover la utilización del coche compartido y se va a fomentar la utilización del transporte colectivo laboral por las empresas.

En cuanto a las actuaciones de mejora en la oferta del transporte público, el pasado 12 de febrero se presentó la modificación de las líneas de transporte urbano comarcal, la modificación más importante acometida en los diez últimos años. En dicha modificación se incorporaron medidas para la atención de las necesidades detectadas en la comarca, y algunos de los cambios se realizaron en las líneas que afectan directamente a la zona que hoy nos ocupa.

Se ampliaron las frecuencias de la línea 20 –Plaza Príncipe de Viana-Gorráiz–, pasando de 30 a 20 minutos, y se creó la nueva línea número 23, que da servicio a Olloki, desde la Avenida de San Ignacio. En el momento actual, la zona está atendida por tres líneas, las líneas 18, 20 y 23. Durante este año, y en función del desarrollo de la segunda fase de Sarriguren, está prevista una prolongación del servicio de la línea 18. Todas estas actuaciones son a corto plazo

En cuanto a las actuaciones a medio plazo, y debido al aumento de tráfico previsible, se plantea la conexión de Sarriguren con Pamplona por el lado sur, lo cual significa tres posibles uniones con la ronda este. A la vista de los planeamientos urbanos de Egüés, Badostáin, Tajonar y Pamplona, se perfila un viario que, saliendo del sur de Sarriguren, pasaría por el sur de Badostáin y conectando en el enlace de Mutilva Baja, en el de las dos Mutilvas o en uno nuevo, al sur de Mendillorri, que el Ayuntamiento de Pamplona propone para conectar con Lezkairu. Esto exigirá la remodelación del enlace actual de Mendillorri para evitar trezados.

Desde el punto de vista peatonal, a día de hoy únicamente existe la posibilidad de cruce de la ronda este entre Sarriguren, Ripagaina y Mendillorri por el enlace de Sarriguren, por lo que hemos definido antes como la glorieta superior. Como esto implica un cierto recorrido, muchos peatones pasan por la glorieta inferior, creando situaciones de riesgo. Para resolver este problema, como creo que ya conocen todos ustedes por lo que ha sido publicado, el promotor de los desarrollos urbanos de Sarriguren y el Ayuntamiento de Egüés están proyectando un sistema de pasarelas que darán continuidad a los paseos peatonales y ciclistas, tal como se plantea en los gráficos.

Por mi parte nada más. Espero la intervención del portavoz.

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Señora Consejera, la verdad es que no nos deja muy tranquilos. No sé si lo pretendía o no, pero ya le puedo decir que no, y le puedo decir que no porque nos da la sensación de que el problema deriva fundamentalmente de una falta de previsión del Gobierno, puesto que creo que era claramente imaginable que con el nivel de desarrollo que se ha dado en esa zona la movilidad, tanto de personas como de vehículos, iba a ser una necesidad. Más allá de a cargo de quién tendrían que ir las actuaciones, si son aplicables a la propia urbanización en este caso de Sarriguren, de la Ciudad de la Innovación o en su caso ahora de Ripagaina, que se está haciendo, o son sistemas generales y, por lo tanto, a cargo de su departamento, no es menos cierto que el Gobierno debería haber hecho una previsión de las necesidades y no que sea en este momento, cuando ya hay miles de personas afectadas y un problema serio, cuando el departamento se pone a reflexionar sobre por dónde tienen que ir las soluciones.*

Nos preocupa que no haya hecho referencia a algunos problemas específicos como que Sarriguren no cuenta en estos momentos más que con una sola salida. Es cierto que ha hablado de un posible segundo enlace o esta segunda salida que está planteando por la parte sur, pero me da la sensación de que lo está planteando a medio o largo plazo. Y nos preocupa también que se cargue la solución del problema que existe exclusivamente sobre esta rotonda, sobre esta glorieta, porque esto no va a resolver el problema, y no va a resolver el problema no solamente porque, más allá de las mejoras o las modificaciones que ha comentado que se van a acometer con una previsión de mejora en un 25 por ciento de su capacidad, nosotros creemos que el problema es de mayores dimensiones. Es de mayores dimensiones y es un tipo de tráfico, además, que no obedece exclusiva-

mente a los vecinos o vecinas de Sarriguren o de Mendillorri, cuya movilidad se podría paliar, de alguna forma, con un mejor transporte público, por el cual apostamos y estamos de acuerdo con cualquier esfuerzo que se haga, sino que una parte muy importante del tráfico obedece a actividad económica, a actividad industrial, derivada de la propia Ciudad de la Innovación, del polígono de Areta o de la propia ronda que cruza por ahí.

Por lo tanto, creemos que intentar dar una solución global en esa glorieta a los problemas que generan estos núcleos residenciales, Sarriguren y Mendillorri, aunque el departamento no debería olvidar que Ripagaina en estos momentos ya se está construyendo y, lógicamente, allí van a vivir muchas personas y eso va a suponer un aumento importante también de necesidades de movilidad, intentar hacer compatibles las necesidades de estos vecinos con todo el tráfico de todo tipo que genera la actividad industrial todo cargado sobre esta glorieta a nosotros nos parece que es realmente difícil. Nosotros creemos que se debería intentar, por un lado, buscar una segunda salida para los vehículos de Sarriguren, una segunda salida que también podría servir en gran medida para que una parte del movimiento que genera la Ciudad de la Innovación pudiese tener recorrido y no tener que desembocar obligatoriamente en esta gran glorieta.

Esos son problemas importantes. Estamos de acuerdo en que hay que resolver urgentemente el tema del movimiento de peatones. No nos parece mal la propuesta que se ha puesto encima de la mesa, pero no es menos cierto que no hay ningún plazo ni ningún compromiso específico sobre la misma. Ni por parte del Ayuntamiento ni por parte de Nasuinsa –que parece que podrían ser los que van a financiar, no lo sé– ni por parte del departamento hay ningún compromiso de cuándo se va a abordar, cuándo se va a ejecutar y va a ser utilizable esta salida o esta alternativa para lo que es el tráfico o el movimiento de personas y en este caso también de bicicletas.

Creemos que se empieza a dar un problema muy generalizado en todo lo que es la circunvalación de la comarca de Pamplona, con puntos realmente peligrosos y complicados para el tráfico, este es uno de ellos, y nos sorprende y nos preocupa que el departamento, a pesar de que estamos ya abrumados por la cantidad de planes y de actuaciones y de grandes inversiones, la mayoría de ellas en obras públicas, ante problemas como este mismo, pero pongo otros encima de la mesa, por ejemplo, la rotonda que une Berriozar y Pamplona, que también genera unos problemas terribles, y otras muchas que hay, no esté actuando de una forma mucho más clara y decidida sobre estos

puntos que dificultan, insisto, y que generan problemas de movilidad y de seguridad.

En ese sentido es en el que les decía que no nos deja muy tranquilos porque más allá de las mejoras puntuales que se van a introducir en la rotonda o en la glorieta grande, y que no dudo de que pueden ser necesarias, convenientes y que pueden aliviar, creemos que el problema es más de fondo, de más calado y que hay que buscar alternativas mucho más profundas y, desde luego, creo que el Gobierno y su departamento tienen la responsabilidad de adelantarse a los acontecimientos y no abordarlos cuando generan un verdadero problema a la sociedad. Gracias.

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

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Yo no tenía el objetivo de dejarles tranquilos ni de dejarles de dejar, yo tenía el objetivo, como me corresponde y como es mi obligación, de informarles acerca de lo que usted me ha preguntado. En ese sentido, usted centraba la pregunta o el tema en una zona muy concreta donde se producen determinados problemas, y a eso es a lo que yo le he respondido, que es precisamente lo que me preguntaba. En cualquier caso, también hemos focalizado la solución en esta zona porque es donde se observa que en los tres momentos puntuales que ya he dicho se producen determinados problemas, y, aparte de la solución técnica de reforma del proyecto de la rotonda, hemos hablado también de otras acciones que no son menos importantes, como las que hemos comentado relativas a la movilidad de las personas, al uso del transporte público, a otros modos de transporte, al transporte laboral, etcétera.*

En cualquier caso, efectivamente, como usted dice, el problema no se reduce solamente a ese lugar. Hay una serie de vías que en un momento se configuraron como vías de comunicación interurbana y que por los desarrollos que se están produciendo y que se van a seguir produciendo están empezando ya a tener problemas propios de vías urbanas. En este sentido, por supuesto que el departamento tiene que acometer importantes obras en el entorno de la comarca de Pamplona y respecto a las rondas, pero eso no es lo que usted me había preguntado y, en cualquier caso, serán acciones que, como usted bien sabe, se tendrán que recoger en el tercer plan de carreteras que está en este momento en fase de elaboración.

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

SR. VALERO ERRO: *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero dar la bienvenida a la Consejera, a su Director General y a la Jefa de Gabinete. Creo que hay que partir de un hecho, el diseño de una ronda de circunvalación para la comarca de Pamplona y, a partir de ahí, afortunadamente, la economía navarra va generando expectativas, se van dando soluciones al problema de la vivienda y se hace un salto de esa ronda. Entonces, una ronda calculada de alguna forma para el tráfico interurbano se va convirtiendo poco en una vía más urbana y en ese momento se genera una serie de problemas y lo que hay que hacer es afrontar esos problemas. Y esos problemas yo creo que los ha definido muy bien la Consejera. En breve tiempo se va a hacer una mejora sustancial de esa rotonda vamos a decir famosa que va a mejorar un 25 por ciento la forma de rotar los vehículos. Y no solo se trata de eso, sino que ha anunciado nuevas medidas. Ha dicho que se está haciendo un programa con el Ayuntamiento de Egüés, el programa Promotion, por el cual se va a sensibilizar y realizar un estudio racional del transporte compartido. Con vistas al futuro, también se ha hablado del nuevo enlace por la cara sur de Sarriguren, que de alguna forma vendrá a paliar los nuevos desarrollos urbanísticos que pueda haber en la zona, y también ha dado y de alguna forma ha concretado las soluciones que va a haber para el tema tanto peatonal como de vías para ciclistas.*

Hay que ser claro, esta ronda se crea como una ronda de circunvalación para la comarca de Pamplona y luego se va convirtiendo poco a poco en una vía más urbana. Eso genera unas tensiones, y lo que hay que hacer, como digo, es afrontarlas. Creo que la Consejera ha apuntado muy bien cómo se debe hacer, y lo que hay que esperar es que conforme vayan viéndose los problemas se vayan acometiendo. Y en este caso quiero felicitarla porque creo que esa mejora del 25 por ciento va a ser fundamental para que en esas horas punta puedan verse solucionados los problemas de todos los ciudadanos que trabajan o viven en la zona.

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

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero dar la bienvenida a la señora Consejera a esta Comisión para responder a las iniciativas parlamentarias. En este caso, estamos hablando del asunto que ha planteado el portavoz de Nafarroa Bai. De lo que se detecta de la exposición de la señora Consejera, con base en lo que ha planteado y en los gráficos mostrados, es que se reconoce que hay problemas. Ese*

es un elemento que hay que dejarlo sentado antes de empezar a hablar de los posibles problemas que se derivan de esta situación. Lo que también parece que se evidencia, en función de los datos aportados, es que la evolución y el aumento de tráfico desde 2002 a 2007 es altamente considerable, lo que de alguna manera pone de manifiesto yo diría que una falta de previsión de ese aumento de tráfico. Yo creo que deberíamos haber previsto con antelación esa situación real y, por lo tanto, adoptar las medidas no después sino antes, y eso, evidentemente, de alguna manera queda reflejado.

Apunta usted medidas a corto plazo. Le pediría que ese corto plazo lo centrara o lo fijara en una fecha, que nos dijera de qué corto plazo estamos hablando. Esas modificaciones en esa rotonda pueden suponer una mejora sustancial, que usted cifra en un 25 por ciento, aunque no sé si con ese 25 por ciento se va a llegar a dar la solución que realmente se prevé. En cualquier caso, va a mejorar la situación, y, en este sentido, cualquier medida que se adopte a corto plazo, pero tiene que ser un corto plazo corto e inmediato, bienvenida va a ser.

En el largo plazo usted apunta nuevos trazados conjuntamente con el desarrollo y la evolución de Pamplona como capital con su desarrollo demográfico. En cualquier caso, para finalizar esta exposición, yo quisiera decir –es verdad que usted lo apunta y también el portavoz de UPN hacia referencia a ello– que esto viene como consecuencia de un desarrollo. Yo creo, señora Consejera, que en Navarra, y no habría que volver la vista atrás, sino mirar hacia el futuro, hay que prever los desarrollos residenciales para prever los servicios. Estamos muy acostumbrados últimamente a hacer desarrollos sin tener las previsiones adecuadas de los servicios que requieren complementarse para que esos desarrollos sean viables. Estamos hablando de desarrollos viarios, estamos hablando de desarrollos de infraestructuras de otro tipo, estamos hablando de desarrollos educativos, de desarrollos sanitarios. Estas cosas, desde luego, nos deben servir para tomar buena nota de que el desarrollo de Sarriguren, de Ripagaina, de la Ciudad de la Innovación, todos estos desarrollos importantes deben llevar aparejadas soluciones previas para evitar en lo posible que estos problemas se produzcan y no tener que buscar la solución a posteriori, cuando ya estamos ante un verdadero problema, sino que hay que hacer una previsión con antelación. Entonces, yo le recomendaría, señora Consejera, que de ahora en adelante hagamos unas previsiones reales de cuáles son los servicios necesarios, sobre todo en materia de infraestructuras, que se requieren para esos desarrollos demográficos que tienen que ser cuantificados en su momento para preverlos simultáneamente, y no tener que ir después a desarrollar

estas actuaciones que muchas veces no vienen más que a dar problemas a los ciudadanos.

Es verdad que estamos a las puertas de un plan de movilidad en el transporte público, y tendremos que hacer una apuesta importante para que se produzca el menor impacto por dejar de usar el vehículo particular promocionando importante el transporte público y la movilidad de las personas. Usted ha apuntado también que en este momento hay actuaciones en esa dirección que consideramos que son importantes, pero habrá que apuntar algunas más para que este servicio sea verdaderamente alternativo al servicio particular. Tendremos que potenciar esa iniciativa no solamente por esta razón, sino también por la contaminación. En la ponencia de cambio climático a uno se le pone la carne de gallina cuando ve lo que supone la contaminación por el efecto de la emisión de gases de CO₂ a la atmósfera, y también, por qué no decirlo, hay que tener en cuenta que actualmente el encarecimiento de los combustibles está produciendo un grave problema para llenar el depósito de combustible. Todo eso tiene que conducir a que todos nos tenemos que concienciar, pero la Administración tiene que tomar impulso para que este tipo de medidas no se hagan con posterioridad a la aparición del problema, sino que hay que prever estas situaciones con anterioridad a que el problema se produzca. Muchas gracias.

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

SR. BURGUETE TORRES: *Gracias, señor Presidente. Buenos días, egun on, señorías. También quiero dar la bienvenida a la Consejera de Obras Públicas, la señora Alba, a su Jefa de Gabinete y al Director General, don José Luis Echávarri, que la acompañan en esta mañana ante la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre cuáles son las soluciones que el departamento contempla para resolver los problemas de movilidad de vehículos y de personas.*

Es cierto, con los datos que se nos han aportado, que ha habido un yo diría que extraordinario aumento del tráfico no solo en ese entorno, aunque sea el que nos ocupa hoy, sino en el conjunto de la comarca de Pamplona y yo me atrevería a decir que en el conjunto de Navarra. Eso indiscutiblemente tiene una estrecha relación con el crecimiento económico. Todas las comunidades autónomas que han crecido sustancialmente a lo largo de estos últimos años, y Navarra ha sido una referencia, han visto crecer extraordinariamente el tráfico de vehículos. Desgraciadamente, la cruz de esa moneda es el importante incremento de las emisiones de CO₂. Navarra está en este momento por encima de la media del conjunto de las comunida-

des autónomas, y una de las razones y de los argumentos más importantes que justifican esa situación es el tráfico, es la contaminación difusa, como se denomina, que está íntimamente ligada al desarrollo económico. Eso no hay que discutirlo porque ocurre lo mismo en todas las comunidades autónomas que están en una situación parecida, evidentemente, con un gran desarrollo económico, una importante actividad y desarrollo social y económico, pero la cruz de ese desarrollo es el alto grado de las emisiones de CO₂.

Los datos de Mendillorri-Noáin, con incrementos de veintiún mil a cuarenta mil vehículos del año 2002 al año 2007, o de catorce mil a veintisiete mil en el tramo de Olaz-Mendillorri en ese mismo período, yo creo que evidencian, de entrada, y desde nuestro punto de vista, la necesidad de insistir en campañas relacionadas con el transporte sostenible. Es cierto que una parte de ese transporte tiene difícil reducir sus emisiones, el transporte de largo recorrido, que indiscutiblemente tiene que pasar por esa ronda, cuyo objetivo era ese, aunque hoy se ha convertido casi en una vía urbana, pero no es menos cierto que también hay un importante volumen de tráfico que está íntimamente relacionado con el acceso a los lugares de trabajo, a las empresas, y también con el acceso a los lugares en los que uno vive.

Yo creo que en eso es en lo que hay que insistir, y es cierto que se están desarrollando una serie de iniciativas en el ámbito de la comarca de Pamplona, lideradas por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, en colaboración con el Departamento de Obras Públicas y también en estrecha relación con los Ayuntamientos, pero no es menos cierto que los datos, desde ese punto de vista, no son alentadores. Hay que insistir en campañas de concienciación, de sensibilización ambiental al conjunto de la ciudadanía, para que se utilice el transporte público. Tenemos indiscutiblemente que tender a mejorar la oferta de este servicio, porque realmente desde ese punto de vista y desde ese objetivo y en esa dirección, estos datos sustancialmente mejorarían y, por tanto, el volumen de tráfico se reduciría.

Una vez que aceptemos ese análisis, es cierto que en esa rotonda se producen problemas –no sé cuál es el tiempo de espera, si lo sabe la Consejera incluso nos podría ilustrar–, que se circunscriben a dos o tres momentos del día: a primera hora, a media mañana, a la hora de la comida y a la hora de la tarde. ¿Cuál es el tiempo de espera en la rotonda? ¿Cinco minutos? ¿Tres minutos? ¿Un minuto? ¿Siete minutos? Lo digo para situar el problema en su justa medida. Es una situación que, indiscutiblemente, hay que abordar, pero situemos la realidad en su justo punto, porque los gravísimos problemas habrá que circunscribirlos a un

ámbito de espera. ¿Cuál es el tiempo de espera en esa rotonda para que los usuarios del polígono de Areta o de la Ciudad de la Innovación puedan acceder a la rotonda? ¿Tres minutos? ¿Cinco minutos? ¿Un cuarto de hora? ¿Cuál es el tiempo?

A partir de ahí, me parece que las respuestas inmediatas que se están planteando son bastante aceptadas y adecuadas. Y yo creo que hay dos visiones y dos propuestas que ha planteado la Consejera en el análisis que se ha hecho hoy. Una es a corto plazo, como es el desarrollo de tres ramales directos de Areta, Mendillorri y Sarriguren; más carriles en la glorieta, tal cual se ha explicado; mejorar la visibilidad, que también va a mejorar el margen de maniobra que la propia rotonda tiene; mejorar indiscutiblemente, como ya se ha señalado, la oferta en el transporte comarcal; y también se han señalado otras actuaciones de Sarriguren-Pamplona por la zona sur, entre Sarriguren, Badostáin, Mutilvas y Lezkairu.

Y no es menos cierto que este tramo se ha convertido en una vía urbana cuando lo que se pretendía era que fuese la ronda este, y, desde ese análisis, como la Consejera no lo ha señalado, me gustaría que aclarara si se está contemplando la posibilidad de una superronda este, para que realmente por este tramo no puedan acceder los vehículos que vienen del sur de Navarra y tienen que pasar a la conexión con Francia o a la conexión que da acceso a la zona de Aoiz, por denominarlo de alguna manera, porque en el momento en que esa superronda este diseñada y construida, hay que afirmar que también disminuirá el tráfico en ese espacio, en esa ronda hoy urbana y que en principio tenía otras características.

Por todo ello, yo creo que son necesarias actuaciones a corto plazo: concienciación, sensibilización ambiental, mejora del transporte público; a partir de ahí, la construcción –supongo que en el tercer plan de carreteras– de la superronda este, tal cual ya está contemplada en algunos diseños de largo recorrido que han planteado los diferentes departamentos del Gobierno. Se trata de establecer medidas concretas que palién y alivien la situación que hoy tenemos, con una mejora que la Consejera ha cifrado en el 25 por ciento, algo que, si ella y sus técnicos consideran que es suficiente para poder atender los problemas que ahí se generan, no seré yo quien lo ponga en solfa ni lo discuta. Y, a partir de ahí, también tenemos que reconocer que los Ayuntamientos de la comarca, y más concretamente los de ese espacio... Expresamente el Ayuntamiento de Egiés está trabajando en estrecha colaboración con el Gobierno de Navarra para que en la EMOT, la Estrategia y Modelo de Ocupación del Territorio, se contemplen algunas salidas a un área que ha tenido un importante desarrollo urbanístico, atendiendo una

importante demanda de vivienda protegida, de la cual debemos congratularnos todos, y aunque no sé si son varios miles las personas que viven en Sarriguren, en las últimas elecciones generales no llegaron a mil empadronados, por reconocer los datos objetivos, del año pasado a este igual han crecido sustancialmente. La segunda fase de la ecociudad de Sarriguren se está construyendo en este momento. Por tanto, es verdad que tiene un margen de crecimiento en cuanto a la población, por lo que yo creo que hay que ir acompañando medidas a corto plazo, que ya se han señalado, y otras a más largo plazo, como creo que ya tiene en previsión el propio departamento.

Por todo ello, a nosotros nos satisfacen las propuestas que se han hecho. Entendemos que hay que desarrollarlas muy a corto plazo y que hay otras de medio y largo recorrido que seguro que están en mente, incluso en planos y en documentación del propio departamento, y que indiscutiblemente, en el paquete general de las medidas que se quieren y se van a contemplar, aliviarán, aligerarán y mejorarán la situación de ese espacio. Muchas gracias.

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

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. Buenos días, señora Consejera y personas de su departamento que la acompañan. Yo creo que básicamente se han dicho las cosas más importantes, que también podría haber repetido yo y lo cierto es que no lo voy a hacer. A mí me parece que de la explicación que ha dado la Consejera hay que reconocer la evidencia de que el propio departamento, y ella como responsable, plantea una necesidad que había que acometer, y reconocer eso está bien. Plantear las soluciones que ha dado, algunas a corto plazo, otras a medio y otras que irán, como decía el señor Burguete, probablemente a más largo plazo, es interesante. Convendría que las de corto y las de medio plazo, como ha dicho también algún otro portavoz, se concretaran en el tiempo. Es verdad que tendremos que valorar y se tendrá que considerar siempre, ante cualquier desarrollo de las características de las que se han producido en Pamplona y su comarca, tener previsto este incremento de vehículos por la lógica del incremento de la población. Pero no es menos cierto que deberemos incidir, porque no se hace lo suficiente, en todas las alternativas que siempre reiteramos pero que yo creo que no acaban de cuajar y que no acabamos de creérnoslas, porque el tema del transporte público, tanto en la versión de lo que pueda potenciar el departamento, la Mancomunidad en este caso, como las propias empresas con el transporte laboral, no es algo nuevo, está recogido ya en el Plan Energético, que tiene años*

de recorrido, y, sin embargo, no acaba de cuajar. Ahí hay una disfunción real. La Administración es incapaz de trasladar a los hechos lo que pone en los planes. Se ha hablado de que se van a incrementar líneas de transporte público. En el transporte laboral me imagino que obligatoriamente hay que sentarse a hablar con los empresarios y ver qué disponibilidad tienen. Ahí hay un coste añadido, lógicamente, a ese servicio. Y en el tema del coche compartido la verdad es que no solamente tendremos que quedarnos en enunciarlo como un objetivo sino que deberemos decir cómo se va a plasmar eso. A mí me parece que ese es el reto: primero, porque está escrito en los papeles que tiene que potenciarse el transporte público; segundo, porque es una necesidad imperiosa y no nos vamos a poder escapar de hacer un esfuerzo real, comprometido y ponernos a trabajar. La ponencia del Parlamento es un hecho, pero el Gobierno tendrá que hacerlo en la parte que le corresponde para que a medio o, más que a medio, a muy corto plazo se puedan ver expectativas reales de la disminución de lo que supone el transporte individual.

Parece que las actuaciones que hoy se nos han mencionado en principio van a aliviar la situación, por lo tanto, son mejoras que nosotros en todo caso admitimos como lógicas y como válidas, ya que el departamento es el que las ha estimado y no seremos nosotros quienes en principio vayamos a contradecirlas. Y lo único que nos interesaría sería, más que enunciar las acciones concretas previstas o que serían interesantes, ver qué actuación, aparte de hacer la consiguiente propaganda, se va a realizar en relación con ese transporte laboral y con el coche compartido, queremos saber cómo vamos a ser capaces de compaginar eso.

Y luego interesaría saber, por lo menos para tener datos, las fechas o la previsión de acciones concretas que ha planteado a corto, a medio y a largo plazo. Entiendo que la más grande, la que decía el señor Burguete, irá, lógicamente, en el plan de carreteras, pero respecto a las de a corto y a las de a medio plazo interesaría saber las fechas en las que tiene previsto actuar. Gracias.

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

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Gracias a todos los portavoces por sus intervenciones. Voy a ver si soy capaz de contestar a todas las cuestiones que se han planteado. Como algunas de ellas se repiten, me van a permitir que no haga alusiones a ningún portavoz en concreto. Yo querría destacar o aclarar en primer lugar que, efectivamente, ya hemos reconocido que se producen determinados problemas en momentos puntuales en*

determinados carriles. Es decir, la ronda este en este momento no está al cien por cien de su capacidad, no está saturada, ni muchísimo menos. La ronda este y en general los servicios generales a los que se hacía referencia anteriormente son suficientes. Como bien han dicho, reconocemos que en determinados momentos puntuales y en los carriles malos de estos accesos se producen estas pequeñas retenciones. En respuesta al señor Burguete diré que en la hora punta de la mañana las esperas son de 1,66 minutos; al medio día, entre la una y las dos creo que he dicho que era la hora punta, se producen esperas de hasta cuatro minutos; y por la tarde, entre las seis a siete de la tarde, de tres minutos. Esas son las esperas que se producen en el carril malo. En el que es de largo recorrido y no tiene que hacer las incorporaciones o las salidas no hay esos problemas, el tráfico es fluido y normal. Esto por centrar, efectivamente, como decía el señor Burguete, el problema en su justa medida.

Respecto al incremento del 25 por ciento, comentaban algunos portavoces: si la Consejera lo dice, será. Bueno, pues para que se hagan una idea, para que sepan de lo que estamos hablando, les diré que hay seis niveles de servicio en una carretera, se puede medir del 1 al 6. Con esta solución en los momentos buenos el nivel de la ronda y de estos accesos sería el nivel 1, el máximo, o sea, sería un nivel óptimo, y en el caso de las horas punta sería el nivel 2, o sea, 2 de entre 6. Con esto quiero decir que no es que esto mejoraría y tendríamos menos problemas, sino que desaparecería el problema que hay en este momento.

Respecto al tiempo, las distintas acciones a corto plazo se están acometiendo ya. Lo que está siendo discutido y pensado por los ingenieros del departamento en este momento pasará en breve a fase de proyecto y después a fase de construcción. Entonces, el corto plazo es corto plazo, quiero decir los trámites ordinarios de un proyecto, y esperamos que no llegue a haber mayores problemas para que el año que viene se pueda acometer esta reforma integral de este acceso.

Respecto a las líneas de autobús ya he comentado que algunas se han reformado ya, ese cambio ya se ha producido, ese incremento en la oferta del transporte público ya se ha producido y el alargamiento del servicio en la línea 18 se producirá cuando finalice la urbanización de Sarriguren.

Y, como he comentado también en mi intervención, los otros accesos a la ronda van relacionados con los desarrollos urbanísticos de Tajonar, de Badostáin, de Ripagaina y, por lo tanto, se harán en esos momentos.

Por lo demás, quiero finalizar iba decir negando un comentario que ha hecho el señor Vázquez, pero no es negar, es afirmar que en este momento

ustedes son conocedores de que la red de carreteras de Navarra es muy extensa, son más de cuatro mil kilómetros, de que, como también bien conocen, las actuaciones del departamento están guiadas por un plan de carreteras y de que, además, existen, efectivamente, unas limitaciones presupuestarias, de modo que tenemos que ir priorizando unas acciones sobre otras, pero mi afirmación es que el sistema de servicios generales en la Comunidad Foral de Navarra respecto a infraestructuras viarias es bueno y es la responsabilidad de los promotores de desarrollos industriales o residenciales garantizar esos accesos, como ustedes conocen, según el artículo 100 de la Ley de Ordenación del Territorio. Es imposible prever lo que no se conoce ni está previsto que se produzca, pero sí que es posible prever, efectivamente, que, por ejemplo, en la comarca de Pamplona va a haber un mayor desarrollo y, por tanto, acciones de mayor envergadura como el cierre completo de las rondas de Pamplona, como la supereste, serán proyectos ambiciosos que tendrán que contemplarse en el tercer plan de carreteras. Por otra parte, como en todos los planes anteriores y como siempre hacen este departamento y el Gobierno de Navarra, por lo menos desde que estamos nosotros al frente de él, lo que hacemos es, con criterios, por un lado, técnicos, efectivamente, de nivel de servicio y de capacidad de las vías, por supuesto con criterios de nivel de seguridad, que es el tema que primordialmente nos mueve, pero también desde el punto de vista de las inversiones que consideramos estratégicas, planificar las acciones y después con seriedad, priorizando según la disponibilidad presupuestaria que haya en cada momento y atendiendo a estos criterios, llevarlas a la práctica. Esa es la forma que tenemos de planificar, y creo que los resultados son óptimos. El nivel de los servicios generales de infraestructuras viarias en la Comunidad Foral de Navarra es muy bueno, como bien conocen, mucho más si lo comparamos con el de otras comunidades autónomas, y en cuanto al nivel de seguridad, los datos de los que hablamos con cierta frecuencia hablan por sí solos y, por lo tanto, entendemos que estamos en el buen camino. Por mi parte, nada más, 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 los proyectos existentes o previsión de actuaciones a desarrollar en la N-121-B para la mejora de las comunicaciones viarias hasta la muga y favorecer el acceso a diversos municipios.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz):
Terminado el primer punto del orden del día, pasa-

mos al segundo, que es una solicitud de comparecencia de la señora Consejera para informar sobre los proyectos existentes o previsión de actuaciones a desarrollar en la Nacional 121-B para la mejora de las comunicaciones viarias hasta la muga y favorecer el acceso a diversos municipios. Tiene la palabra el señor Agirrebengoa.

SR. AGIRREBENGOA IMAZ: *Mila esker, sailburu jauna. Doy la bienvenida a la Consejera y a todo su equipo a esta Comisión. El tema que hoy nos trae a esta Comisión es como consecuencia de una demanda de los agentes económicos y sociales fundamentalmente de la propia comarca. Respecto a algunos de los temas que se anuncian aquí, como consecuencia del tiempo transcurrido desde la fecha de presentación de la petición de la comparecencia hasta el día de hoy, evidentemente, ha habido alguna novedad en cuanto a su tramitación administrativa, pero, en cualquier caso, eso no quita valor a la preocupación fundamental. En primer lugar, está el tema de la carretera de circunvalación desde Irurita hasta Elvetea, la 121-B, que, por una parte, estaba en trámite y creo que en estos momentos está en información pública; y, por otra parte, el nudo gordiano de la preocupación de la comarca de Baztan está en el puerto de Otsondo, puerto que ejerce un papel de barrera natural que incomunica o dificulta la comunicación entre la zona más al norte del Valle de Baztan, los pueblos de Zugarramurdi, Irurita, Dantxarinea, y el resto del valle, pues por su dificultad, por su peligrosidad, de alguna manera, evita una comunicación y es una dificultad añadida a la accesibilidad a determinados servicios existentes tanto en el propio Valle de Baztan, normalmente centralizados en Elizondo, como en Pamplona.*

Por otra parte, hay que reconocer, y es un dato que la consejera conoce, el problema que hay en Dantxarinea por la afluencia de visitantes que hay a lo largo del año. Según mis datos estamos hablando de dos millones y medio de visitantes al año en la zona de Dantxarinea, como consecuencia de la atracción que están teniendo las ventas en toda la zona del sur de Francia. Ese es un problema para la propia zona de Dantxarinea, que es otro de los motivos de la petición de comparecencia, pero al mismo tiempo esa afluencia de visitantes es una oportunidad que no se está aprovechando. Estamos hablando de dos millones y medio de habitantes, con flujos de incluso veinte mil visitantes al día en días punta en verano. Eso, que es un problema, insisto, también es una oportunidad para la comarca puesto que podría ser beneficioso, y esta es una petición de los agentes económicos, del sector hostelero y de restauración y del comercio, porque esos visitantes no pasan más allá de lo que es Urdazubi, no se atreven a pasar el puerto de Otsondo.

Solucionar el problema de este puerto yo creo que es una cuestión que ha sido largamente demandada. Ha habido multitud de promesas de solución, con diferentes fórmulas, al problema de este puerto; la última en el propio discurso de investidura del Presidente del Gobierno en agosto pasado.

Por otra parte, quería también preguntarles sobre la situación de un proyecto que se hizo en su día, siendo el señor López Borderías titular de este departamento. Entonces se efectuaron estudios sobre la posibilidad de construcción y apertura de un túnel en Izpegi, en la Navarra 2600, entre Erratzu y Baigorri.

Por último, estaba la petición de información sobre el área de Dantxarinea, que creo recordar que se ha firmado ya un convenio entre el Ayuntamiento y el departamento para la solución del doble carril en esta zona hasta Urdazubi.

Sin más, creo que en el propio texto de la petición de comparecencia vienen enumerados seis puntos de petición de información que espero que sean resueltos.

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

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Como ustedes saben, las actuaciones que desarrolla el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones en materia de mejora de infraestructura viaria están definidas y priorizadas en el segundo Plan Director de Carreteras de Navarra 2002-2009, aprobado por la Comisión de Obras Públicas del Parlamento de Navarra con fecha 12 de noviembre de 2002.*

La carretera 121-B, como ustedes conocen, parte de la 121-A en Oronoz Mugairi y termina en la frontera con Francia en Dantxarinea con un recorrido de treinta y dos kilómetros que tiene una intensidad media diaria en el puerto de Otsondo, por el que usted tenía especial interés, de 1.184 vehículos al día, con un porcentaje de pesados del 6,1 por ciento, es decir, setenta y dos vehículos pesados al día. Las actuaciones previstas en el segundo Plan Director de Carreteras 2002-2009 en esta vía son las siguientes.

Variante de Oronoz Mugairi, que tiene una longitud de 1.680 metros, un presupuesto de 8.284.003 euros y que fue puesta en servicio, como conocen, en el año 2004.

Variante de Irurita-Elizondo, que ya cuenta con declaración de impacto ambiental, posteriormente fue aprobada como Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal mediante acuerdo del Gobier-

no de 22 de enero de 2008. El proyecto ha sido redactado, se ha aprobado técnicamente y se ha sometido a información pública mediante Orden Foral 33/2008, de 15 de abril. La información pública finalizará el 2 de junio de 2008 y posteriormente se procederá a su aprobación definitiva. Tiene una longitud de 5.800 metros y un presupuesto estimado de 9,4 millones de euros.

En cuanto al ensanche y mejora de la 121-B en el tramo Urdax-Dantxarinea, al que también hacía referencia, este proyecto tiene por objeto la eliminación de los problemas de tráfico existentes en la zona urbana de la N-121-B en Dantxarinea. Como usted bien ha dicho, las obras se acometen a través de un convenio con el Ayuntamiento de Urdax para ejecutar el proyecto de ordenación y pavimentación de este tramo. Efectivamente, este convenio ya ha sido firmado y además las obras ya han comenzado, están actualmente en ejecución. Cuenta con un presupuesto de 3.092.406,16 euros, de los cuales el Gobierno de Navarra abona 1.027.071,89 euros. Su finalización está prevista para diciembre de este año.

En cuanto a la mejora de la travesía de Elizondo-Elbet, como saben, las mejoras de las travesías no son obras que estén relacionadas nominalmente en el segundo Plan Director de Carreteras. Sin embargo, esta obra fue realizada mediante convenio firmado el 23 de abril de 2005 con el Ayuntamiento de Baztán. El presupuesto con el que contaron estas obras fue de 1,60 millones de euros, de los cuales 1,47 millones los financió el Gobierno de Navarra: 957.175 euros Administración Local y 520.712,73 el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. La puesta en servicio de esta travesía se hizo el 14 de julio de 2005.

Como también conocen, tampoco la mejora de la travesía de Arraioz estaba prevista en el Plan de Carreteras 2002-2009 pero las inundaciones acaecidas en el año 2007 dañaron gravemente la misma y como consecuencia se firmó un convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Baztan, y se han invertido por parte del Gobierno de Navarra 568.375,41 euros en su arreglo. Las obras, como también conocen, han finalizado recientemente.

Todas estas inversiones suman un total de casi veinte millones de euros en el eje por el que usted tenía interés. En este momento, como le he dicho anteriormente, al margen de proyectos que pudieran haber sido comentados en tiempos por anteriores Consejeros o no, como bien sabe, el departamento acomete las obras que están previstas en los planes directores de carreteras. En este momento no hay más obras previstas que las que aquí se han detallado, y con lo que hemos comentado el segundo Plan Director de Carreteras en lo que respecta a esta vía habría cumplido todos sus

compromisos. No obstante, en la elaboración del tercer plan director de carreteras, cuya asistencia técnica ya está adjudicada y se encuentra en fase de redacción, se considerará la inclusión de nuevas actuaciones con los criterios que he comentado en la comparecencia anterior y que rigen siempre en el departamento, criterios técnicos de capacidad de las vías, criterios de seguridad y también criterios de planteamientos estratégicos del Gobierno.

Por mi parte nada más. Gracias, señor Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Gracias, señora Consejera. Señor Agirrebengoa.

SR. AGIRREBENGOA IMAZ: Muchas gracias. Visto que gran parte de los temas que estaban pendientes se van solucionando, ya están en una fase más o menos de ejecución a lo largo de este año, yo insistiría en el que yo he considerado como nudo gordiano de las comunicaciones de la 121-B, que es el puerto de Otsondo. Puerto de Otsondo que, efectivamente, no estaba en el segundo plan de carreteras, pero, de la misma forma que el Presidente del Gobierno anunció la inclusión de la solución para este puerto dentro de otras obras de interés para Navarra, yo le pediría que se considerara por lo menos de urgente análisis y ejecución la solución de este puerto de Otsondo, teniendo en cuenta que, como he dicho, por una parte, es un problema, es una situación de peligrosidad; por otra parte, es un problema de accesibilidad entre los habitantes de los municipios de Dantxarinea, Urdax y Zugarramurdi; y, por otra parte, creo que es una oportunidad que tiene el Valle de Baztan, habida cuenta de su excesiva dependencia, en ausencia de sectores industriales, del sector servicios, y cuando estoy hablando de sector servicios estoy hablando de sector hostelero, de sector comercial. En estos momentos, tenemos una buena oportunidad, con una cifra de visitantes muy importante, como para que eso se pueda desperdiciar.

Sin más, yo le animaría a que se analizara con cariño y con urgencia la solución al puerto de Otsondo.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señor Agirrebengoa. ¿Turno de portavoces?

SR. VALERO ERRO: Intervendré brevemente porque creo que el portavoz o el peticionario de la comparecencia ha mostrado su satisfacción por cómo va la ejecución de la actuación por parte del Gobierno de Navarra, y se ha centrado en el tema de la oportunidad y el puerto de Otsondo. Compartiendo esa preocupación, creo que en el tercer plan director de carreteras tendremos que analizar seriamente el tema del puerto y también abordar esa oportunidad, que nos ha gustado, de esos flu-

jos de visitantes del sur de Francia. Creo que podemos hacer algo a través del tercer plan director de carreteras para que no sea una entrada y una salida, sino que se puedan quedar en la zona, que podamos, de alguna forma, asentarlos en la zona para que pasen el día o, a ser posible, algún día más. Digo que en el tercer plan de carreteras tendremos la oportunidad de discutir eso que ha comentado el señor Agirrebengoa y creo que ahí tendremos todos un punto en común para buscar la solución a ese tema. Muchas gracias.

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

SR. VÁZQUEZ ROYO: Muchas gracias, señor Presidente. También seré muy breve, entendiendo que la inquietud de quien solicita la comparecencia de la señora Consejera casi ha quedado satisfecha con la respuesta de la misma, a excepción de lo relacionado con el puerto de Otsondo, que no estaba previsto y que, en cualquier caso, debería ir, al parecer, y seguramente así deba ser, en función del diagnóstico que se detecte en la elaboración del tercer plan director de carreteras. Desde esta portavocía, queremos mostrar nuestra satisfacción también un poco por las cosas que se están haciendo o actuaciones que estaban previstas en el segundo plan de carreteras. Y hay un detalle que yo creo que también conviene apuntarlo. Así como en otros momentos hemos apuntado el retraso en la ejecución de las actuaciones en el segundo plan de carreteras, porque en muchos casos ha habido un importante retraso, al parecer, y según apunta la señora Consejera, y lógicamente tendrá que ser así, la actuación número 36, que es el tramo Urdax-Dantxarriena, que estaba previsto para 2008, se va a hacer en 2008. Esa era la noticia que daba la señora Consejera. Con lo cual me alegra que al menos en la parte final del segundo plan de carreteras haya actuaciones que se vayan a ejecutar en los plazos previstos en el mismo.

Por lo tanto, quedamos emplazados a la elaboración de un tercer plan de carreteras, que deberá ser diferente al segundo, como ya he apuntado en alguna otra comparecencia, que deberá responder a realidades presupuestarias y que deberá priorizar en este caso las actuaciones necesarias para llevar a cabo y conseguir, si es posible, un verdadero equilibrio territorial de toda la Comunidad Foral. También entiendo, y parece que eso ha quedado ya reflejado por el portavoz de Nafarroa Bai, pero en cualquier caso hay que reconocerlo, que en este momento las actuaciones que usted ha enumerado por un importe de casi veinte millones de euros en esta carretera, dentro de los déficits de infraestructura que hay a lo largo de toda la geografía navarra, suponen una consideración aceptable, porque la perfección no existe, pero, en

cualquier caso, creo que el esfuerzo que se está haciendo en esta vía es importante. Lo que queda por hacer quedará por hacerlo en la 121, en la A y en la B, y en otras muchas carreteras de la Comunidad Foral, y deberemos tener en cuenta ese estudio riguroso para incorporar al tercer plan unas verdaderas iniciativas o actuaciones que realmente solucionen y palién, sobre todo, los problemas de la red viaria en esta fase que tenemos a continuación en su aspecto más local, no tanto de las grandes infraestructuras como de la respuesta a la comunicación entre las distintas poblaciones de Navarra. Muchas gracias.

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

SR. BURGUETE TORRES: Gracias, señor Presidente. Si al portavoz de Nafarroa Bai le han satisfecho y agradado las explicaciones que ha dado la Consejera, yo poco más tengo que decir, sino ratificarme en ellas y apuntar la necesaria reflexión, en el tercer plan de carreteras, sobre esta y otras cuestiones. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Lo bueno, si breve, dos veces bueno. Muchas gracias. Señora Figueras.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Gracias, señor Presidente. La verdad es que después de la explicación, el tema se ha centrado fundamentalmente en darle una solución y mejora a lo que es el actual puerto de Otsondo a través, como pedía el representante de Na-Bai, de un túnel para evitar ese puerto, lo que yo creo que está fiado ya al futuro plan de carreteras. Por lo tanto, lo que debería valorarse, en todo caso, es la prioridad en el tiempo y en el cronograma de ese plan de carreteras, donde se prioriza esa cuestión. A todas luces, con la infraestructura que se ha hecho y con la satisfacción, por otra parte, de que las cosas bien hechas bien parecen, parece que para rematar toda la actuación sería importante tener en cuenta esta demanda que se hace por parte de los políticos y también por los propios vecinos. Por lo tanto, yo creo que lo importante de ese tercer plan de carreteras será ver qué prioridad se le da.

Y, de todos modos, lo que es deseable es que sea cuanto antes para acabar definitivamente con lo que es una demanda y, sobre todo, con lo que creo que perseguimos todos, que es fijar la población. En este momento estamos hablando de la zona norte de Navarra y es importante fijar la población ahí a través de las infraestructuras. Sin más, esa es mi opinión.

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

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Presiden-

te. Gracias a todos los portavoces. Recojo sus inquietudes y sus sugerencias, como no puede ser de otra manera. Tengo que agradecer a quien ha solicitado la comparecencia la oportunidad que me ha dado de poner en valor o visibilizar el esfuerzo inversor que se ha hecho en este eje y, como digo, recojo sus aportaciones y sus inquietudes, se las agradezco, y supongo que los vecinos de la zona le agradecerán también la demanda que me hace.

En cualquier caso, esta cuestión tendrá que verse recogida en el tercer plan de carreteras, que, como no puede ser de otra manera, por supuesto que será diferente al anterior, porque cada plan es diferente. Como ya anuncié en la comparecencia inicial de esta legislatura y en otras ocasiones cuando he tenido oportunidad, efectivamente, una vez abordada por el segundo plan de carreteras la parte gruesa, digamos, de los ejes estratégicos de la Comunidad Foral, el tercer plan de carreteras tendrá una mirada especial y sensible a la red local, como no puede ser de otra manera. Pero he de decir que tan necesario para alcanzar el objetivo del equilibrio territorial era el segundo plan de carreteras como lo será el tercero, tan necesario era el desarrollo de los ejes estratégicos como lo va a ser la mejora de la red local y, por lo tanto, esta complementariedad entre los dos planes nos va a dar la oportunidad de hacer realidad el mayor equilibrio territorial en la Comunidad Foral. Por mi parte nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

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

Pregunta sobre si el Gobierno de Navarra tiene previsto adoptar alguna medida ante la decisión unilateral de Spanair de suspender la ruta Madrid-Pamplona, presentada por el Ilmo. Sr. D. Ion Erro Armendáriz.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Una vez terminado el segundo punto del orden del día, pasamos al tercero, que es una pregunta realizada por el grupo de Izquierda Unida sobre si el Gobierno de Navarra tiene previsto adoptar alguna medida ante la decisión unilateral de Spanair de suspender la ruta Madrid-Pamplona. Tiene la palabra la señora Figueras.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Gracias, señor Presidente. Efectivamente, el tema es recabar la información que nos pueda facilitar la señora Consejera como representante del Gobierno sobre las medidas que se pueden adoptar o que piensan adoptar por la decisión que ha tomado unilateralmente la empresa Spanair. No es la primera vez que hablamos de esta cuestión en el Parlamento, tanto en esta legislatura como en la ante-

rior, porque es verdad que se apuesta y se intenta, además, por todos los medios, que tengamos ese tipo de oferta de vuelos competitivos. Cuando parece que lo conseguimos, viene Spanair y cancela los vuelos a Madrid, y además los cancela prácticamente al año de haberlos puesto en funcionamiento, cuando todos sabemos que el acuerdo establecía más años, en concreto cuatro.

Por lo tanto, Pamplona se queda sin vuelos competitivos, se queda, en ese sentido, descolocada, y a nosotros nos interesaría saber en este momento si el Gobierno de Navarra está tratando con otras empresas para conseguir que podamos disfrutar de los vuelos de bajo coste como otras capitales.

Y respecto a lo que era en concreto el acuerdo con Spanair, quiero saber cómo queda ese acuerdo en este momento, cómo queda el tema de las ayudas establecidas, los compromisos a los que se pudo llegar en su momento. Fundamentalmente se trata de que nos informe de eso, de si se está trabajando para que tengamos esos vuelos de bajo coste, que además son demandados y, de hecho, es verdad que algunos se han quedado en tierra porque de repente se suspendieron, y luego de cómo queda todo el acuerdo que había anteriormente con Spanair. Muchas gracias.

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

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Presidente. Empezando por el final, que es lo que yo creía que me había preguntado más en concreto, le diré que, en primer lugar, como todos ustedes saben, con fecha 17 de febrero de 2007 se firmó un contrato de colaboración para la promoción de Navarra entre la Dirección General de Comunicación del Gobierno de Navarra y la compañía Spanair. Este contrato, del que les dimos traslado oportunamente tras su petición, tiene diecisiete estipulaciones, pero cabe destacar entre ellas, en primer lugar, el objeto del contrato, que es la realización de acciones de promoción y de publicidad de Navarra; y, por otra parte, la contraprestación acordada, que era de dos millones de euros para los cuatro años, con una cantidad fijada para cada uno de los años.

En la parte expositiva se hacía referencia al servicio de rutas aéreas, o sea, prestación de servicios aéreos por parte de la compañía, con un compromiso de tres conexiones diarias con Madrid en ambos sentidos entre semana y una o dos conexiones durante los días del fin de semana. Se establecía también en este mismo apartado que la empresa disponía de un margen de un 20 por ciento de vuelos que podía operar o no operar en

función de las necesidades, pero por debajo de ese veinte por ciento la reducción se vería reflejada también en la reducción de la contraprestación que el Gobierno tenía que hacer a la compañía.

Bien, se inició el servicio aéreo de la compañía, también se inició la prestación de los servicios publicitarios –hasta la fecha la compañía ha cumplido siempre con esa prestación publicitaria objeto del contrato– y ya a finales de 2007 la compañía nos comentó que los resultados no estaban siendo los deseados y que estaban arrastrando un importante déficit en esta ruta aérea, pero que, en cualquier caso, pretendían mejorar esos resultados en 2008.

Como también conocen, a finales de marzo de este año comunicaron al departamento que el porcentaje de ocupación que tenían esos vuelos era del 37 por ciento –por eso cuando hablemos de la demanda que hay de estos vuelos hay que ser también coherentes con los hechos y con las realidades–, lo que había derivado en un déficit acumulado que era insostenible para la compañía y que, por tanto, querían dejar de operar esta ruta.

Ante esta situación, el Gobierno de Navarra, ya que me pregunta usted por las medidas que ha adoptado, adoptó una primera medida, como no podía ser de otra manera, que era la de ponerse en contacto de nuevo con la compañía y tratar de hacer que reconsiderase su postura. Ante la negativa de la compañía, que, alegando los motivos de la baja ocupación y del déficit acumulado, se negó a reconsiderar su posición, la segunda medida que tomó el Gobierno de Navarra fue poner en conocimiento de los medios de comunicación la situación para que los ciudadanos que pudieran ser potenciales usuarios de esta línea los días en los que iba a afectar la cancelación del servicio se vieran afectados lo menos posible y pudieran solucionar sus viajes de otra manera y pudieran gestionar sus desplazamientos con todo el preaviso que nosotros podíamos ofrecer.

De forma inmediata se comunicó por el Departamento de Relaciones Institucionales, que es al que está adscrita la Dirección General de Comunicación en este momento y que es la que tiene firmado el contrato de, repito, promoción publicitaria, con la compañía, que desde el Gobierno se procedería a la finalización del contrato.

Cancelada la ruta, se trasladó oficio a la compañía comunicándole que el Gobierno de Navarra hacía uso de su derecho de resolver el contrato motivado por el incumplimiento de las obligaciones asumidas en el mismo. Hasta el momento no se han producido alegaciones por parte de la compañía y en este momento se procede a fijar o determinar la liquidación correspondiente tras la que se

dictará la consiguiente resolución. Esto en cuanto al contrato.

Respecto a otras compañías, la verdad es que en una pregunta y en el tiempo de que dispongo, señora Figueras, me siento incapaz de informarle del trabajo que se está haciendo, pero sí quiero trasladarles un poco la situación en la que nos movemos. Ustedes siguen la prensa económica, saben en qué situación están en este momento las compañías aéreas desde el punto de vista del mundo financiero, no están atravesando un buen momento, la irrupción en el mercado de las compañías de bajo coste también ha provocado unas distorsiones importantes en el mercado, ellas están intentando sobrevivir, se están fusionando, están haciendo operaciones mercantiles que reajusten un poco el mercado. También está el tema del petróleo, que ha sido comentado antes por otro motivo en esta Comisión, que está afectando muy directamente al mercado aéreo. Si a esto añadimos la previsión de que a corto plazo el tren de alta velocidad venga a Navarra, se hace muy complejo para una compañía aérea de bajo coste que opere la ruta Madrid-Pamplona.

Sin embargo, lejos de ver esto como una dificultad y tirar la toalla, en la Dirección General de Transportes y en el departamento en general observamos una oportunidad en cuanto a que esta implantación masiva de la red de alta velocidad que el Gobierno central está propiciando en toda la nación, por una parte, y otras cuestiones, puede hacer poner sus ojos a determinadas compañías en la promoción o desarrollo de rutas internacionales, que también son muy coincidentes con los intereses de la Comunidad Foral. Ahí es donde estamos centrando nuestros esfuerzos, sin desestimar nunca, porque nos cuesta al final el mismo trabajo hacerlo orientado a una cosa que a otra, la posibilidad de que se pudiera dar esa situación, aunque es francamente compleja, como usted bien sabe.

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

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Simplemente quiero agradecer la información que nos ha trasladado en los dos ámbitos, aunque es verdad que lo de las gestiones que se pueden hacer con posterioridad no estaba tal cual en la pregunta, pero me parecía interesante. Esperamos ese compromiso y ese acuerdo entre el Gobierno de Navarra y el Gobierno central se traduzca en realidad para que el tren de alta velocidad sea una realidad en nuestra Comunidad.*

Entiendo, por lo que nos ha manifestado, que la empresa en principio no ha puesto ningún reparo a finalizar el contrato que se firmó en su momento con el consiguiente no aporte económico por parte del Gobierno. Si no hay en principio una

alegación, entiendo que está de acuerdo, con lo cual me doy por satisfecha con la información que nos ha facilitado y entiendo que se habrá liquidado la parte correspondiente al tiempo que ha prestado ese servicio en aras siempre de lo que era publicidad o el fomento de la publicidad, y que el resto se queda en las arcas forales. Por lo tanto, gracias por la información que nos ha facilitado.

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

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Efectivamente, así es. Yo no puedo afirmar que la empresa vaya a asumir la resolución que se dicte. En este momento, una vez trasladado el oficio al que he hecho referencia anteriormente, ya sabe que la empresa tiene derecho de audiencia, que es en el proceso en el que estamos en este momento, y hasta la fecha no ha mostrado ninguna contrariedad, lo cual no significa que yo en este momento sea capaz de afirmar que después no recurrirá la resolución. En estos momentos la Dirección General de Comunicación está valorando que de los quinientos mil euros que había pre-*

vistos para este año la parte correspondiente a los cuatro meses durante los que se ha prestado el servicio aéreo serían 166.666 euros, pero como ha habido también una reducción durante ese plazo en la prestación del servicio superior al 20 veinte por ciento, creo que ronda el 32,14 por ciento, es decir, un 12,4 por ciento más de la reducción de vuelos que estaba permitida en el contrato, ese 12,4 por ciento habrá que descontarlo de esa cantidad. De modo que a expensas de lo que en defensa de sus intereses y dentro de sus competencias tanto la Dirección General de Comunicación como la empresa puedan estimar oportuno, más o menos la cantidad que habría que abonar sería de 146.000 euros y el resto hasta los 500.000, por supuesto, se quedaría en las arcas forales. Muchas gracias a todos y buenos días.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señora Consejera. Sin más puntos que tratar en el orden del día, agradeciendo la agilidad y el ritmo que hemos demostrado esta mañana en esta Comisión, se levanta la sesión. Muchas gracias.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 18 MINUTOS.)