DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura | Pamplona, 8 de febrero de 2006 | NÚM. 20

COMISIÓN DE RÉGIMEN FORAL

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. CALIXTO AYESA DIANDA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 8 DE FEBRERO DE 2006

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra para informar del contenido de la cumbre hispano-francesa celebrada el día 17 de octubre en Barcelona.

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra para explicar la política en materia de ordenación, urbanización y aparcamiento en la zona hospitalaria de Pamplona.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 10 horas y 7 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra para informar del contenido de la cumbre hispano-francesa celebrada el día 17 de octubre en Barcelona (Pág. 2).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Puras Gil (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) (Pág. 2).

A continuación interviene el Presidente del Gobierno de Navarra, señor Sanz Sesma (Pág. 3).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores Puras Gil, García Adanero (G. P. Unión del Pueblo Navarro) y Nuin Moreno (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), la señora Egaña Descarga (G.P. Aralar) y los señores Pérez-Nievas López de Goicoechea (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra), Ramirez Erro (G.P. Eusko Alkartasuna) y Etxegarai Andueza (G.P. Mixto), a quienes responde, conjuntamente, el Presidente del Gobierno (Pág. 6).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra para explicar la política en materia de ordenación, urbanización y aparcamiento en la zona hospitalaria de Pamplona (Pág. 14).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Puras Gil (Pág. 14).

A continuación interviene el Presidente del Gobierno de Navarra (Pág. 16).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores Puras Gil, García Adanero y Nuin Moreno, la señora Egaña Descarga y los señores Pérez-Nievas López de Goicoechea, Ramirez Erro y Etxegarai Andueza, a quienes contesta, conjuntamente, el Presidente del Gobierno (Pág. 17).

Se levanta la sesión a las 12 horas y 25 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 7 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra para informar del contenido de la cumbre hispano-francesa celebrada el día 17 de octubre en Barcelona.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Buenos días. Comienza la sesión de la Comisión de Régimen Foral. A petición de la Junta del Portavoces y, en este caso, del Partido Socialista, se ha pedido la comparecencia del señor Presidente del Gobierno, a quien damos la bienvenida a esta Comisión, para que informe del contenido de la cumbre hispano-francesa, celebrada el día 17 de octubre en Barcelona. Sin más, tiene la palabra el señor Puras para la presentación de su petición.*

SR. PURAS GIL: *Gracias, Presidente. Buenos días, señorías. Muchas gracias, señor Sanz, por su comparecencia hoy en esta Comisión con un doble objeto. En primer lugar, es el referido al hecho de que con fecha 17 de octubre se celebró en Barcelona una cumbre hispano-francesa sobre cooperación transfronteriza en la que tuvo ocasión de participar. En ella se acordó avanzar en la mejora de conexiones transpirenaicas viarias y se tradujo, se plasmó en un programa de trabajo que incluía, entre las distintas actuaciones, la conexión Pamplona-Orthez.*

Como es sabido, el Partido Socialista siempre ha apostado por esta vía de comunicación y ha manifestado a través de su grupo parlamentario el apoyo a esta conexión directa de Navarra con Francia a través de una vía de gran capacidad. En ese sentido, en la medida en que parece que es una reivindicación institucional o de esta Comunidad en relación con la construcción de esa vía directa y propia entre Pamplona y Francia, daba la impresión, por las referencias que aparecieron en prensa, de que había sido bien recibida en el marco de aquella cumbre internacional, y eso constituye una actitud importante y relevante en la medida en que parece poner de manifiesto que la tradicional postura del Estado francés en cuanto a la consideración de esta vía comienza a cambiar o ha cambiado y, en ese sentido, que la vía que en principio había sido concebida entre nuestra Comunidad Foral y el Departamento de Pirineos Atlánticos, no sé si en la región de Aquitania, pasaba a tener ya un reconocimiento de vía de carácter transfronterizo y de carácter, por supuesto, internacional.

Por la importancia de la propia celebración de la cumbre y del contenido de la misma solicitamos su comparecencia, Presidente. Habríamos querido que se hubiera celebrado antes o incluso que la hubiera solicitado usted directamente, habida cuenta de la relevancia que otorgamos a este tema, pero en todo caso, aunque hayan transcurrido ya unos meses, creemos que sigue siendo por lo menos de interés público y de interés político de nuestro grupo conocer su parecer sobre si considera que se ha producido ese cambio cualitativo, al que antes me refería, en la posición del Estado francés respecto de la consideración de la vía, si considera que la vía ha pasado a ser considerada un eje de comunicación de carácter, de interés internacional entre Francia y España por parte de los estados, si considera que hay motivos para ser optimistas respecto al futuro de esa vía de comunicación, o más optimistas de lo que pudiéramos haberlo sido con anterioridad a la celebración de esta cumbre y, por último, si puede darnos referencia de que se haya producido alguna actuación de las contempladas en el programa de trabajo que allí, al parecer, se acordó. A este respecto, disponía algunas actuaciones como que antes de 2005 estarían disponibles los resultados del estudio sobre previsiones de evolución de los flujos globales a medio y largo plazo, que en 2006 estaría disponible un modelo multimodal de asignación de los flujos de transporte, etcétera.

En definitiva, nos gustaría saber si algunos de estos trabajos se han realizado o están en marcha, al objeto de poder seguir profundizando en la consideración que de esta vía, al parecer, hizo aquella cumbre. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor Puras. Señor Presidente, cuando quiera.*

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Sanz Sesma): *Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenos días. Tal y como ha expuesto el portavoz socialista, comparezco ante todos ustedes para dar cuenta de lo tratado en la reunión de alto nivel, en la cumbre hispano-francesa, celebrada en Barcelona el pasado 17 de octubre de 2005 y cuyo objetivo fundamental era precisamente profundizar en lo que es la cooperación transfronteriza.*

Debo señalar que han sido muchas y muy numerosas las cumbres celebradas entre los gobiernos de España y de Francia a lo largo de los últimos años, y en todas estas cumbres se ha tratado de la grave situación por la que atraviesan las comunicaciones de España con Francia y, por tanto, de las comunicaciones entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

Desde que el Gobierno de Navarra puso en marcha, en cooperación con el Consejo General de Pirineos Atlánticos, el estudio para la construcción de una nueva conexión por carretera entre Navarra y Francia, lo que se remonta ya –quédense ustedes con la fecha– al año 1998, en todas las cumbres y reuniones bilaterales hispano-francesas, en las que se ha tratado sobre infraestructuras transfronterizas, el Gobierno de España siempre, antes y ahora, ha defendido e impulsado la conexión Pamplona-Orthez, y de ello hemos sido siempre puntualmente informados.

En paralelo a este marco de relación entre los dos gobiernos de España y de Francia, el Gobierno de Navarra ha venido participando y defendiendo activamente sus iniciativas en materia de comunicaciones transfronterizas en el seno de la CTP, Comunidad de Trabajo de los Pirineos.

Como bien saben sus señorías, la Comunidad de Trabajo de los Pirineos agrupa a las tres regiones pirenaicas francesas, es decir, Aquitania, Midi-Pyrénées y Languedoc-Rousillon, al Estado de Andorra y también a las cuatro comunidades pirenaicas españolas, es decir, País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña.

En este contexto de relación pirenaica entre las administraciones territoriales de las siete regiones pirenaicas más Andorra –país, recuerden ustedes, que no está dentro de la Unión Europea– el Gobierno de Navarra, como ya les he dicho, ha planteado con firmeza y convicción sus propuestas y ha denunciado la necesidad evidente de superar, con realismo y con hechos, la última barrera física que existe en Europa, es decir, la frontera de los Pirineos.

En este foro precisamente de la CTP el Gobierno de Navarra ha argumentado insistentemente a favor de la nueva conexión Navarra-Pirineos Atlánticos, y, fruto de los debates habidos en la CTP, el plenario de esta asociación, reunido en Pau en el año 2000 precisamente, aprobó el esquema de infraestructuras transpirenaicas donde se recoge expresamente la vía Pamplona-Orthez, así como el corredor navarro de alta velocidad y su conexión con la Y vasca como vía estratégica de comunicaciones ferroviarias para la Comunidad Foral de Navarra.

Igualmente, y fruto de nuestra activa presencia en la CTP, en todas las declaraciones que anualmente acordamos los siete Presidentes de las regiones pirenaicas más Andorra, se ha recogido sistemática y expresamente el apoyo institucional de todas las regiones a esta vía de comunicación transpirenaica entre Pamplona y Orthez.

No obstante, desde el Gobierno de Navarra hemos venido constatando desde hace años que estos dos caminos institucionales, es decir, la rela-

ción entre los dos estados y la relación entre regiones discurrían en paralelo, pero a veces sin la efectividad propia y necesaria de la obligada colaboración y cooperación.

Era obvio que el impulso de las comunicaciones transpirenaicas debía ser simultáneo, es decir, a la vez, entre las administraciones estatales y las administraciones regionales.

Igualmente, era impropio que teniendo competencias compartidas, o más bien superpuestas, entre estados y regiones en materia de comunicaciones, las conversaciones, los avances, los acuerdos o las discrepancias se mantuvieran en foros separados y, por tanto, con una grave pérdida de efectividad.

Esta posición era conocida y compartida por el Gobierno de España, pero, como es habitual, durante años no encontró eco por parte del Gobierno francés.

En esta situación, Navarra no era la que actuaba más recogida o de forma más apocada a la hora de demandar esta relación ampliada a estados y regiones, sino que hemos sido precisamente de las regiones que más hemos demandando durante largo tiempo llegar a un marco de relación entre las administraciones de los dos estados, con presencia de los gobiernos y de las regiones españolas y francesas, eso sí, pero, en definitiva, con la presencia y el interés oficial, efectivo y real de los dos estados, con el ánimo de abordar decididamente el grave problema de las comunicaciones y del transporte transpirenaico.

Tras dos intentos fallidos, el 17 de octubre de 2005, se convocó en Barcelona la reunión de alto nivel –así fue denominada– entre España y Francia, donde por primera vez las regiones francesas pudieron participar en un foro de carácter internacional con presencia de los dos estados. Y también por primera vez los máximos representantes de las siete regiones pirenaicas pudimos hacer oír nuestra voz ante los dos presidentes de los gobiernos de España y de Francia y, sobre todo, también ante sus ministros.

Navarra, y yo estuve al frente de la delegación, hizo valer su larga trayectoria a favor de las relaciones transpirenaicas y también hicimos valer nuestra demanda a los dos estados y a las regiones sobre la innegable necesidad y exigencia de mejorar ostensiblemente las comunicaciones de Navarra con el sur de Francia y con Europa.

Sólo les daré unas pocas cifras que, por otra parte, igual ya son conocidas, para poner de manifiesto la absurda y yo diría que dramática situación en materia de comunicaciones transfronterizas que sufre España, que sufren las regiones pirenaicas y que sufre especialmente Navarra.

De los 220 millones anuales de toneladas transportadas entre la Península Ibérica y Europa, el 48 por ciento se hace por carretera, sólo el 2 por ciento se hace por ferrocarril. De todo el transporte por carretera, el 50 por ciento se hace para sujetar o sostener las relaciones con Francia, y de todo el transporte que se lleva a cabo con Francia, el 50 por ciento se hace entre las regiones pirenaicas. Creo que se me entiende. Creo que son datos más que significativos y que demuestran la potencia de las relaciones transfronterizas hispano-francesas, a pesar de las tremendas limitaciones en nuestras redes de comunicación.

A su vez, de todo el tránsito terrestre entre España y Francia, las comunicaciones por Irún absorben el 42 por ciento y las comunicaciones por Puigcerdà y, especialmente, por La Junquera, en Cataluña, absorben otro 52 por ciento, es decir, el 94 por ciento del tráfico transpirenaico se lleva a cabo entre los dos pasos fronterizos en los extremos de los Pirineos.

Navarra, con más de 160 kilómetros de frontera pirenaica, es decir, el 25 por ciento del total de la longitud del Pirineo, tan sólo acoge el 4 por ciento de la permeabilidad transfronteriza, es decir, existe un verdadero e histórico bloqueo de las comunicaciones entre Navarra y el sur de Francia.

Es por ello por lo que llevamos años trabajando en la posible apertura de una conexión entre Navarra y Aquitania, pero también es cierto que nuestra política de transportes es una política integral, donde no apostamos sólo por el transporte por carretera –así lo pusimos y lo ponemos de manifiesto en cuantas cumbres se celebran y tenemos la oportunidad de estar presentes–, sino que tenemos muy claro que debemos centrar nuestros esfuerzos, junto con el resto de regiones vecinas y de los estados, en que una parte importante del transporte de mercancías a larga distancia, que hoy en día circula y colapsa la carretera, se haga por ferrocarril.

De ahí, pues, nuestro respaldo para que el corredor de alta velocidad sea también para mercancías en ancho internacional UIC, y nuestro impulso también a las áreas logísticas intermodales en Navarra.

Por ello, nuestro proyecto de conexión entre Pamplona y Orthez tiene una clara vocación de desarrollo a escala regional mediante una nueva vinculación entre nuestros dos territorios y pensando siempre en el bienestar y mejora de la calidad de vida de nuestros ciudadanos y en el desarrollo socioeconómico de Navarra en cooperación con el sur de Francia, donde ha quedado de manifiesto que los datos económico-empresariales, los flujos

económicos son muy importantes con las cifras que anteriormente he dado.

Así pues, lo tratado y acordado en la cumbre hispano-francesa de Barcelona el 17 de octubre, con el expreso respaldo a la conexión Pamplona-Orthez, mereció la aprobación del documento que al final se firmó por todos los allí presentes, a excepción de una comunidad autónoma, pero, en cualquier caso, mereció, como digo, la aprobación del Gobierno de Navarra.

Hay que decir también que durante las semanas previas a la cumbre hubo mucho que pelear para que la Administración francesa admitiese explícitamente la posición española y el que finalmente se reflejase en el documento conjunto de la declaración institucional el apoyo a las principales propuestas de comunicaciones transpirenaicas. Por ello, el respaldo expresamente recogido por la declaración hispano-francesa de la conexión Pamplona-Orthez, en el mismo plano de igualdad y necesidad que el resto de demandas en materia de comunicaciones transpirenaicas estratégicas, coincidía plenamente con las pretensiones del Gobierno de Navarra.

Debo decir, igualmente, que en este viaje no hemos estado solos y que los responsables del Ministerio de Fomento hicieron y hacen suyos los postulados del Gobierno de Navarra y también los postulados del anterior Gobierno de España, y asumen con convencimiento y decisión la defensa de la vía de conexión Pamplona-Orthez como una de las comunicaciones imprescindibles en el nuevo esquema de relaciones transpirenaicas.

Dicho esto, y como también lo demanda el Partido Socialista en su solicitud de comparecencia, paso a informarles sobre la situación del proyecto de conexión entre Navarra y Aquitania, en el proyecto de la vía Pamplona-Orthez.

Debo recordar nuevamente que este proyecto lo promovemos entre las dos administraciones, es decir, Gobierno de Navarra y Consejo General de Pirineos Atlánticos. Ambos gobiernos, y esto para algunos puede ser una novedad, pero es así, tenemos competencias en materia de carreteras, y vuelvo a decir, por tanto, que tan competente es en la red de carreteras francesas el Consejo General de Pirineos Atlánticos como lo somos nosotros en Navarra, es más, la Administración del Estado francés va a transferir de inmediato al Consejo General los últimos 170 kilómetros de carreteras estatales que todavía había en ese departamento. Quien no tiene competencia en materia de carreteras es Francia en la región de Aquitania.

Dicho esto, lo que es evidente es que hemos estado trabajando en la idea de tener el respaldo de los dos estados, puesto que la financiación de este tipo de carreteras generalmente tenía que estar soportada con fondos comunitarios, hasta el momento con fondos de cohesión, y digo hasta el momento porque saben sus señorías que previsiblemente, con el nuevo tratado es muy posible que los fondos de cohesión no tengan los recursos suficientes para poder financiar vías de comunicación de países como España, pero sí que seguirán existiendo otro tipo de fondos, como los fondos Feder, a los que se podrá acudir para financiar precisamente carreteras o vías de comunicación de estas características, aun cuando en este caso o en otros puedan no tener el carácter internacional, cuestión ésa que era imprescindible para que esas vías de comunicación pudieran ser financiadas por los fondos de cohesión, pero ahora, previsiblemente, no será así, con lo cual, nos encontramos con nuevas facilidades: por un lado, el inconveniente de que los fondos de cohesión pueden no tener recursos; pero, por otro lado, nos encontramos con la facilidad de que ahora no habrá necesidad de considerar una carretera, darle el carácter internacional para que pueda ser financiada o cofinanciada con fondos comunitarios, en este caso, previsiblemente, fondos Feder.

Pues bien, en este marco competencial, y desde hace año y medio, el Consejo General de Pirineos Atlánticos, en convenio con el Gobierno de Navarra, está desarrollando el estudio informativo o anteproyecto de la totalidad del eje entre Pamplona y Orthez.

Los trabajos técnicos para la definición de la vía de comunicación están muy avanzados, casi me atrevería a decir que prácticamente finalizados. Y digo esto con las debidas reservas, porque todos sabemos los inconvenientes que a veces tienen proyectos de estas características a la hora de proceder a su finalización y culminación, pero, en cualquier caso, repito, los trabajos están muy avanzados.

En estas circunstancias, y sabiendo todos que ésta es una infraestructura que, como todas las que suponen un desarrollo para Navarra, ha contado con una feroz oposición de determinados grupos políticos, entre el Gobierno de Navarra y el Consejo General se estableció que lo más adecuado era el presentar estos proyectos, en primer lugar, a las entidades locales más directamente afectadas, no solamente a entidades locales de España, de Navarra, en definitiva, sino también a entidades locales de Francia. Y por ello se celebró una primera reunión conjunta en Roncesvalles, el pasado 16 de febrero de 2005, con una masiva asistencia de representantes locales de Navarra y de Pirineos Atlánticos.

A partir de esa reunión en Roncesvalles, en la que se presentó el proyecto y en la que se mantuvo un primer debate sobre el mismo, tanto por parte del Gobierno de Navarra como por parte del Con-

sejo General de Pirineos Atlánticos, con una implicación directa del Presidente Jean Jacques Laserre, se han celebrado a lo largo de este año decenas de reuniones con entidades locales y sociales a ambos lados de los Pirineos.

Ese periodo de consultas ha concluido y precisamente en estas fechas las dos administraciones, tanto de forma conjunta como en nuestros correspondientes ámbitos de responsabilidad, estamos ordenando las conclusiones tanto desde el punto de vista del alcance técnico del proyecto como de los resultados de las reuniones mantenidas con los representantes locales del Pirineo navarro-francés y de los agentes sociales.

Y por eso, y con esto termino, en las próximas semanas se deberán adoptar acuerdos importantes sobre esta infraestructura y de ello, como siempre hemos hecho hasta la fecha, mantendremos puntualmente informado a este Parlamento.

Por mi parte, nada más, y me someto a las preguntas que me puedan formular los correspondientes portavoces en este debate.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Muchas gracias, señor Presidente. Señor Puras, cuando quiera.*

SR. PURAS GIL: *Muchas gracias, señor Sanz, por las explicaciones que nos ha facilitado respecto al desarrollo de aquella cumbre, la trascendencia de la misma y, relacionado con todo ello, el estado de situación en este momento de los trabajos en relación con la redacción del proyecto.*

Por nuestra parte, por supuesto, en primer lugar, debemos reiterar el apoyo a esta obra, a esta vía directa de comunicación de Navarra con Francia, que es conocido, y al que antes me he referido, pero creo que precisamente en la medida en que pueda suscitar en momentos determinados algún tipo de reacción de otra naturaleza, también conviene ponerlo de manifiesto.

En relación con lo que fue el desarrollo de la cumbre, creo que debemos felicitarnos por el acierto del Gobierno de la nación, de España, y por el de Francia en paralelo, tal vez incluso habría que reconocerle un mayor esfuerzo, habida cuenta su menor tradición política en ese sentido, por la participación en esa cumbre de las diferentes regiones que se veían afectadas por lo que podría ser la previsión de una serie de infraestructuras que puedan ir consiguiendo permeabilizar las comunicaciones entre España y Francia de una manera más importante y absolutamente imprescindible, como se deduce de los propios datos que nos ha facilitado.

En ese sentido, habida cuenta de la información que nos ofrece, tenemos que reconocer, y así valorarlo, que el trabajo que viene realizando el Gobierno es acertado desde diversas perspectivas. Estamos de acuerdo y creemos que se debe apostar al mismo tiempo por no centrar todo el esfuerzo en las vías de comunicación estrictamente de transporte por carretera, porque es una buena alternativa, desde el punto de vista de movilidad y desde el punto de vista ambiental, el hecho de que esa permeabilización a efectos de carreteras y del transporte por carretera también se vea complementada de manera muy importante con el transporte por ferrocarril, que debe suponer una descarga de las actuales condiciones de las vías actuales o de las que en el futuro puedan construirse.

Por otro lado, nos parece que hay que seguir con la estrategia seguida en relación con las distintas regiones que forman parte de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, ese esfuerzo conjunto que ha venido desarrollándose de apoyarse unas a otras en el diseño de lo que en conjunto se concebía como una alternativa idónea para la permeabilización del macizo pirenaico, y hay que seguir profundizando. Evidentemente, complementado, y así lo han venido haciendo, por lo que nos informa, con quienes tienen competencias en esa materia. Singularmente, como nos ha puesto de manifiesto, el Consejo General de Pirineos Atlánticos y el Estado francés, desde el punto de vista de que precisa su colaboración para que la financiación de la obra pueda contar con fondos de la Comunidad Europea.

En ese sentido, nos parece que es correcto y queremos reconocer también aquí la expresión que ha hecho el Presidente en el sentido de que también el Estado español, los distintos gobiernos, los anteriores y el actual, han estado apostando en ese mismo sentido. Creemos que, desde el punto de vista institucional, es la manera de hacer cosas de esta relevancia, relevancia económica, relevancia estratégica. Creemos que es bueno que sea concebida así por los distintos responsables de las administraciones en cada momento y que suponga un esfuerzo conjunto.

Así pues, al hilo de su exposición y al hilo incluso de que nos pone de manifiesto que puede haber una nueva facilidad, en fin, obviamente, comprendemos que no podrá asegurarse, con el cambio de la configuración de los fondos europeos, en el sentido de que no requiera de ese reconocimiento específico de vía internacional para que pueda haber una financiación, bueno, pues creemos que hay que intentar aprovechar esa circunstancia. En ese sentido, queremos animar al Gobierno a aprovechar la receptividad de los estados, la disposición de las regiones y en concreto también del Consejo General de Pirineos Atlánticos, del departamento, creemos que debe aprovecharse, como sin duda nos parece que se está haciendo, y precisamente ya que también nos lo comunica, hay que

finalizar cuanto antes la redacción de esos trabajos técnicos, además, digamos, en su caso ajustados a lo que haya podido ser el resultado de esas consultas a las entidades locales y a las entidades sociales principalmente afectadas en la zona, y cuanto antes debemos disponer de un acuerdo, de un calendario y de una cierta previsión de inicio de los trabajos en la medida en que el tema de la financiación puede ir madurando.

Por mi parte, nada más. Muchas gracias por sus explicaciones.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor Puras. ¿Portavoces que deseen intervenir? Señor García Adanero.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenos días. Agradezco la presencia del Presidente del Gobierno de Navarra en esta Comisión de Régimen Foral para explicar en este caso la cumbre celebrada el 17 de octubre en Barcelona.*

Intervengo brevemente para mostrar una vez más, desde luego, el apoyo del Grupo Parlamentario de Unión del Pueblo Navarro a la vía que se puede hacer entre Pamplona y Orthez, con los trabajos que se vienen realizando. Como bien ha relatado el Presidente del Gobierno de Navarra, el año pasado, en estos momentos hace casi un año, hubo una reunión importantísima con todas las entidades locales de Navarra y Francia afectadas por esa vía, y, desde luego, mostraron bastante entusiasmo para que esta vía se pueda llevar a cabo. De todas formas, se ha estado un año trabajando con todas estas entidades locales de los dos territorios para ver los pros y los contras de esta vía de gran capacidad y, en todo caso, siempre con el objetivo de que esta vía sirva para el desarrollo y para vertebrar el territorio. Creo que eso es algo fundamental, y se ha puesto de manifiesto siempre que hemos hablado de esta cuestión, que no se trata de hacer una vía que simplemente pase por el territorio de Navarra pero que no pueda vertebrar el territorio, sino que el objetivo es vertebrar el territorio y, como decía el Presidente en su intervención, que toda esa comunicación que existe, que es muy importante, entre la región, entre lo que es Navarra y lo que es la Comunidad de los Pirineos Atlánticos, se pueda llevar a cabo por una vía directa de comunicación y que no haya que hacerlo por vías extraordinarias por las que hay que hacer un recorrido muchísimo más largo.

Por lo tanto, como digo, quiero mostrar el apoyo de UPN a esta vía y a los trabajos que se están realizando.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor García Adanero. Señor Nuin.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, también quiero agradecer la presencia, las palabras y la información del Presidente del Gobierno, del señor Sanz, aunque, desde luego, nosotros, a diferencia de lo que se desprende o interpretamos de las palabras tanto del Presidente como de los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, no observamos grandes novedades en lo que dio de sí la cumbre, la reunión de alto nivel del 17 de octubre de 2005, en lo relativo a las conexiones transpirenaicas, en concreto a la infraestructura que a nosotros nos afecta, la Pamplona-Orthez. ¿Por qué digo esto? Bueno, el Presidente ha dicho que se alcanzaron acuerdos al mismo nivel que los acuerdos que afectaban al resto de infraestructuras o de proyectos que se debatían en esa cumbre, pero, claro, el problema es determinar cuál es ese nivel de acuerdo, hasta dónde llega el compromiso que adquirieron en dicha reunión ambos gobiernos, ambas administraciones y el conjunto de administraciones que allí estuvieron, porque eso no lo ha concretado el Presidente del Gobierno.*

Por lo que conocemos de esa cumbre y de lo publicado sobre la misma en los medios de comunicación, el nivel de acuerdo entre ambos gobiernos es el del estudio. Efectivamente, el proyecto Pamplona-Orthez está al mismo nivel que el resto de proyectos que ahí se trataron: la conexión Zaragoza-Somport-Pau, Lleida-Toulouse a través del túnel de Vielha, Barcelona-Puigcerdà-Toulouse, etcétera, al nivel de estudio. En el caso de las carreteras, ambos gobiernos estudiarán estas conexiones. Por lo tanto, nosotros no observamos grandes novedades en los frutos o en lo que dio de sí esta cumbre respecto a lo que había.

Entonces, por lo tanto, aparte de agradecer la información, hay que constatar eso, que la situación está más o menos donde estaba y quizás por eso el Presidente del Gobierno ha terminado su exposición diciendo que en las próximas semanas se presentarán no sé si ha dicho acuerdos o propuestas importantes y que los próximos pasos a seguir tendrán su importancia. Claro, como de momento no se pueden presentar grandes cosas ni grandes conclusiones habrá que decir que en las próximas semanas se podrá hacer. Esperaremos para verlo, pero, de momento, esto es lo que constatamos o al menos deducimos de la información de la que disponemos y de las palabras del Presidente.

Nos parece bien que el Presidente del Gobierno diga que el Gobierno de Navarra apuesta por el ferrocarril, y nos parece bien que diga también que el Gobierno de Navarra quiere que el corredor navarro del tren de alta velocidad no sólo sea o sirva para pasajeros sino también para mercancías. Nosotros, desde luego –es algo conocido desde hace mucho tiempo–, en materia de cone-

xión entre Francia y España y en la permeabilización pirenaica creemos que hay que dar una prioridad mucho mayor, por razones medioambientales, por razones económicas, por razones de desarrollo sostenible, a la apuesta por el ferrocarril frente a nuevas vías de comunicación por carretera o vías de comunicación de carreteras de alta capacidad. Ésa es nuestra posición y es nuestra apuesta. Creemos que ecológicamente y económicamente hay poderosos argumentos para sostenerla, pero, claro, está bien que se diga que ya que se tiene la voluntad política de hacer un corredor de tren de altas prestaciones o de tren de alta velocidad, como se quiera denominar al corredor navarro, con conexión con la Y vasca y, a través de ahí, con Francia, servirá también para mercancías, lo que sucede es que según la información que da el Ministerio, lo cierto es que para este proyecto no hay absolutamente nada hecho hasta la fecha, porque los estudios informativos que estaban elaborados por el anterior Gobierno, por el Gobierno del Partido Popular, con el señor Álvarez Cascos en la responsabilidad de Infraestructuras, eran estudios informativos para un tren o para una infraestructura ferroviaria sólo para pasajeros, no para mercancías. Con lo cual, para una infraestructura de esa naturaleza hay que hacerlo absolutamente todo a partir de ahora: estudios informativos, exposición pública, estudio de impacto ambiental, redacción del proyecto, etcétera.

Ésta es por lo menos la información que se transmite desde el Ministerio y, si esto es así, todo va muy retrasado. Y, evidentemente, no parece que aquí haya una prioridad o que se estén dando pasos rápidos y ágiles para que una infraestructura como ésta pueda estar en los próximos años cumpliendo sus etapas y que pueda ser una realidad en un futuro.

Y, claro, no entendemos las prisas que le han entrado al Gobierno de Navarra por llegar a un acuerdo de financiación del corredor navarro de alta velocidad con el Ministro Solbes utilizando la figura del Convenio Económico si para cuando haya que empezar a licitarlo y a financiarlo hay que recorrer un montón de pasos y de trámites administrativos previos que van a llevar un buen número de años. Lo digo porque está bien que se apueste por el ferrocarril, está bien que se diga que también para mercancías, pero aquí está todo absolutamente por hacer, y lo que se había hecho hasta ahora no sirve para nada, al menos ésa es la información que se traslada desde el Ministerio.

Por lo tanto, nosotros, y termino, no vemos novedades en la reunión que se mantuvo el 17 de octubre pasado de 2005, en la cumbre que se mantuvo en lo referente al proyecto Pamplona-Orthez, el nivel de acuerdo que hay es el del estudio entre ambos gobiernos y, como ha dicho el Presidente, aunque la Administración competente en materia de carreteras sea el Consejo General de Pirineos Atlánticos, la financiación, al ser necesaria la aportación de fondos europeos, también va a depender en gran medida o de una manera determinante de la posición de los gobiernos estatales, en este caso del Gobierno francés, y el nivel de compromiso en estos momentos es ése, el nivel de estudios.

Y en materia de ferrocarril, lo dicho: hay que apostar y hay que priorizar, a nuestro juicio, la conexión por ferrocarril y con un tren de altas prestaciones que sea para pasajeros y mercancías, pero aquí, desde luego, lo que parece es que está prácticamente todo por hacer en la definición del proyecto, los plazos y trámites administrativos que hay que ejecutar.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor Nuin. Señora Egaña.*

SRA. EGAÑA DESCARGA (1): *Eskerrik asko, batzordeburu jauna. Aralar taldeak segitzen du pentsatzen aspalditik adierazi duena. Oro har, jeneralean, planteatzen duzue bide berri hau, lau bider lau bide hau, Iruña-Orthezekoa, Nafarroako garapen sozioekonomikorako funtsa balitz bezala. Erraten duzue lurraldea hezurmamitzeko edo bertebratzeko balioko duela, eta gure idurikoz bide berri honen helburua ez da Nafarroako garapena, baizik eta, agian, nazioarteko logistikari fabore bat egiteko. Hortik, agian, uler daiteke horrelako proiektu bat.*

Guk erraten genuen aspaldian hemen arazoak dituztenak direla Pirinio aldean bizi direnak. N-135 errepidearen egoerarekin ikusten den bezala, ari zarete uzten errepide hau hondatzen azkenean beharra sortzeko, baina bitartean ez duzue deus egiten benetan bailara horietan bizi direnen despopulazioa, herriak hustearena eta abar...; horren aurrean ez duzue deus egin.

Guk planteatu genuenean Pirinio inguruko lege proposamena, aurka azaldu zineten. Eta guretako, benetan, inportanteena dena da zonalde horren garapen sozioekonomikoa, eta ez dugu uste lau bider lau errepide horrekin lortuko denik zonalde horrek behar duena. Uste dugu bertze planteamendu orokorrago bat egin beharko litzatekeela Nafarroako Gobernutik, hain zuzen ere, benetan dauden beharrei erantzuna emanen liekeena. Eta hori –berriz diot– izaten ahal da nazioarteko logistikari erantzuna emateko proiektua,

(1) Traducción en pág. 23.

baina ez Pirinioetako ibar horietan dauden beharrak asetzeko proiektua.

Ni ere nahiko harrituta nago. Orain iduri du urrian egin zen gailur horretan administrazio guztiak ados gaudela. Ez dut oso garbi Pirinio Atlantikoetako departamendu eta Akitaniako Erregioaren artean ea benetako koordinazioa eman den. Orain artio uste dut hor daudela oraindik bide paraleloetan. Hemen, Herrilan Batzordean, 2003.ean egin zen bilkura batean, UPNko ordezkariak erraten zuen 2005ean lizitazio fasea hasiko zela. 2006.ean gaude eta oraindik ikerketa mailako akordioa besterik ez duzue. Valero jaunak erran zuen 2003ko urriaren 30ean. Oraindik ikusten dugu ikerketa mailako akordioa dagoela.

Beraz, gure idurikoz, inbertsio gehiago egin beharko lirateke modu orokorrago batean gaur egun dauden errepide horietan, eta ikusiko dugu zer nolako eragina daukan lau bider lau bide berri horrek gure garapen sozioekonomikoan, baina ez dut uste benetan bertako populazioarendako gauza izugarria ekarriko duenik, azken finean izanen baita hiri handien arteko komunikazioa areagotzea, baina ez bertako populazioarendako egoera hobetzeko errepidea. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señora Egaña. Señor Pérez-Nievas.*

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Sí, señor Presidente de la Comisión, buenos días. Señor Presidente del Gobierno, buenos días también, gracias por la información. Desde Convergencia, en los temas que se están poniendo sobre la mesa y en lo que hace referencia a la vía de comunicación por carretera, en una comunicación que yo creo que más que cuatro por cuatro es dos por dos, entre Pamplona y Orthez, lo que tenemos que mostrar claramente es nuestro apoyo a todas las iniciativas. Este portavoz, además, forma parte de esa comisión que se reúne periódicamente con la representación de Pirineos Atlánticos y, desde luego, puede constatar cuando menos que desde esa reunión primera de 2003, a la que este portavoz tuvo ocasión de acudir, hasta la que se celebró en 2005 hay un cambio sustancial en el posicionamiento de los ayuntamientos de la zona francesa, que están sumando adhesiones al proyecto. Es cierto que hay ayuntamientos de un signo político muy claro, porque también al otro lado de los Pirineos existen las posturas de grupos nacionalistas vascos, que plantean sus reticencias al proyecto, exactamente igual que aquí, como se ha encargado de, por ejemplo, el portavoz del Partido Nacionalista Vasco hace bien poco mostrando su oposición a ese proyecto. En su lógica puede parecer razonable, pero, desde luego, nosotros como navarros no entenderíamos nunca que se monopolizaran en los extremos del Pirineo las vías de comunicación. Dice la portavoz de Aralar que esto supone un apoyo a la industria logística y eso, entre otras cosas, es evidente, este portavoz no lo va a negar, y ésa es una realidad que es necesario apoyar, pero la logística no es lo único que se interrelaciona y lo único que sale beneficiado, es cierto que tenemos, como dice el Presidente perfectamente, 160 kilómetros de frontera con Francia desaprovechados a todos los niveles, en relaciones sociales, en relaciones culturales y, evidentemente también, en relaciones logísticas y, por lo tanto, económicas.*

Es necesario que haya mayor comunicación y permeabilidad entre el Pirineo, nosotros no nos opondríamos a que se iniciaran, como están ahí permanentemente, las comunicaciones ferroviarias a través de Huesca, etcétera, y es imprescindible, lógicamente, que esta comunicación por carretera en una vía de dos por dos se pueda hacer y se haga lo más rápidamente posible.

Yo repito que constato una mayor adhesión por parte de Francia y, desde luego, los ayuntamientos navarros abrumadoramente y mayoritariamente, yo creo que casi por unanimidad, han mostrado su apoyo a esta iniciativa. Por tanto, los ayuntamientos del Pirineo o pre Pirineo son los que tendrán que decidir si les va a suponer mayor desarrollo o no les va a suponer. Si están completamente de acuerdo, nosotros no podemos sino apoyar.

Y luego, sobre el apoyo a las zonas pirenaicas, repito, estos ayuntamientos lo tienen. Hace bien poco se ha presentado un plan de actuación, pero éste no es el foro para hablar de ello, por lo tanto, plantear aquí que hay un abandono, una dejación por parte de este Gobierno respecto a la zona pirenaica..., yo creo que es todo lo contrario.

Por otro lado, también tengo que mostrar mi satisfacción por que no sea la única forma de comunicación, como ha dicho el Presidente, porque existe el apoyo claro a la vía por ferrocarril y tengo que mostrar también mi satisfacción por que, evidentemente, otro partido importante en la gobernabilidad de Navarra, y un partido importante y trascendente, lógicamente, en la gobernabilidad de España, el Partido Socialista, muestre un apoyo sin reservas a esta vía. Yo creo que eso debe hacer que seamos tremendamente optimistas a pesar de que haya otros grupos que muestran una íntima u oculta satisfacción a veces porque cuanto peor, mejor. En todo caso, nosotros, los partidos mayoritarios, estamos en contra de esa opción.

Por lo tanto, repito, apoyamos las actuaciones realizadas hasta el momento y que se siga por esa vía. Las adhesiones no son poco importantes, a pesar de que se trate de negar que los acuerdos arrancados de alguna manera, si vale la expresión, en la reunión de Barcelona son trascendentes

porque, desde luego, suponen un compromiso de los estados nacionales y de los estados regionales que hasta ahora no se había dado. Yo creo que ése es un logro importante de esa reunión y que tiene una trascendencia no tanto simbólica sino real de que eso supone que es una vía que sigue avanzando, que, por tanto, es un proyecto que sigue en marcha y que se culminará, y en esa culminación esperamos tener el mayor apoyo posible porque, desde luego, es una realidad trascendental e importantísima para nuestra Comunidad Foral ya que, repito una vez más, tendrá consecuencias económicas claras de logística o de lo que se quiera para todos los navarros y para las zonas afectadas en particular.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor Pérez-Nievas. Señor Ramirez, su turno.*

SR. RAMIREZ ERRO: *Gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. Agradezco la presencia y la información del señor Presidente del Gobierno de Navarra, señor Sanz. Desde el Grupo Parlamentario de Eusko Alkartasuna manifestamos lo que hemos manifestado siempre, y es que el tiempo y la realidad constatan que el Gobierno de Navarra, en relación con la transpirenaica, vende humo. Vende humo porque no tenemos realidades, no tenemos licitaciones, no tenemos realmente acuerdos importantes, estamos a nivel de estudios, como señalaba el portavoz de Izquierda Unida y, sobre todo, porque los datos ponen de manifiesto también cuál ha sido la actitud irracional o ilógica del Gobierno de Navarra en estos años con otra carretera, con la Nacional 121, que soporta, como muy bien ha señalado el señor Presidente del Gobierno de Navarra, el señor Sanz, el 42 por ciento del tráfico de mercancías entre el Estado español y el Estado francés. Incluso la transpirenaica ha servido de justificación en muchísimas ocasiones para negar la necesidad de una acción inmediata en esta carretera que está soportando –no vamos a hablar de accidentes, vamos a hablar de mercancías– el 42 por ciento de los transportes mercantiles por carretera entre el Estado español y el Estado francés. Nos da la sensación de que este proyecto, en el que el Gobierno de Navarra y especialmente Unión del Pueblo Navarro se han puesto muy temosos realmente, incluso desde la irracionalidad y desde la univocidad en tanto en cuanto aquellos con los que debería conectarse han mostrado una absoluta indiferencia en muchas ocasiones, en este momento constatamos que se ha podido dar algún paso, pero nada definitivo, insisto, ha servido para justificar la inactividad o la inacción en otros aspectos.*

Aspectos también de inacción o de incapacidad de estar a la altura de las necesidades en cuanto a materia de transporte ferroviario de mercancías, es decir, este proyecto de UPN y del Gobierno de Navarra es anterior a la apuesta por la alta velocidad y, compartiendo la apuesta por una alta velocidad de uso mixto, pasajeros y mercancías por lo tanto, entendemos que no cuenta con los estudios necesarios para saber qué influencia puede tener ese 2 por ciento que actualmente se hace por ferrocarril en el transporte por carretera y si puede afectar a la pertinencia de ese proyecto en el que, insisto, nosotros consideramos, desde el respeto, lógicamente, que el Gobierno de Navarra ha tenido una actitud excesivamente temosa, vamos a dejarlo así, en ese calificativo.

Indudablemente, como navarros esto nos preocupa, como navarros de Navarra, que vivimos en Navarra y también como grupo político con alta representación institucional en la zona especialmente agraviada. Estamos hablando de los municipios que soportan y siguen soportando la situación de la carretera Nacional 121, en la que el Gobierno de Navarra no ha actuado incluso basándose en que el futuro estaba en la transpirenaica, aunque eso derive en accidentes e imposibilidad de desarrollo económico y social, etcétera, Como navarros nos sigue preocupando esta venta de humo y nos sigue preocupando que se hable de cooperación transfronteriza, que pueda haber algún objetivo de cooperación transfronteriza cuando usted, señor Presidente, abandonó un acuerdo de cooperación, el convenio de cooperación entre la Comunidad Autónoma Vasca, Navarra y Aquitania. Por lo tanto, ése no es un objetivo que usted persiga con esta vía de gran capacidad. Usted lo abandonó; existía y usted lo abandonó. Por tanto, cuando hablamos de cooperación transfronteriza realmente nosotros consideramos que puede ser una justificación que con este argumento de su abandono puede verse realmente debilitada. Los intereses son otros, quizás fóbicos, también se han puesto de manifiesto en muchas ocasiones, no vaya a ser que la comunicación con Navarra pase por Irún, pase por Guipúzcoa, pero, al fin y al cabo, estamos hablando de una conexión entre los estados español y francés con una entidad cultural, histórica y que muchos aspiramos a que tenga también una entidad institucional definitiva, que es Euskal Herria.

Por lo tanto, nosotros compartimos lo que usted ha dicho en cuanto a la necesidad de relacionar las dos partes, los dos lados de la muga, porque aquellos que viven en Baigorri, aquellos que viven en Donibane-Garazi también son navarros y, sin embargo, el Gobierno de Navarra no está tomando medidas efectivas para conectar, para integrar y para posibilitar una convivencia y desarrollo conjunto entre los navarros de ambas zonas de la muga. Sin embargo, se plantea esta transpirenaica que va a tener una dudosa capacidad de integrar los territorios del sur y del norte

de Euskal Herria. Ya sabemos que ésa no es una prioridad para usted, pero sí para los ciudadanos y ciudadanas que habitan en esos lados de la muga y ven cómo artificialmente o irracionalmente no se está procediendo a la inversión necesaria en infraestructuras para posibilitar su cooperación, y ahora se les plantea una vía de gran capacidad de la que todavía no sabemos si va a tener conexiones con los diferentes pueblos, las diferentes entidades por las que va a pasar, a ver si resulta que va a ser única y exclusivamente un paso cerrado que va de un sitio a otro y que los pueblos por los que transcurre solamente van a tener que soportar la ocupación de terrenos sin que se posibilite su desarrollo, integración y la colaboración entre ellos.

Por lo tanto, señor Sanz, nosotros, desgraciadamente, tenemos que constatar que todavía no hay nada, todavía sigue siendo humo aquello que durante mucho tiempo ha sido humo y, sobre todo, que se puede pretender justificar con base en el compromiso que tiene su Gobierno con esta vía de gran capacidad la inactividad y la inacción en temas tan importantes como es la cooperación transfronteriza, como es la posibilidad de que aquellas zonas tengan un desarrollo sostenido y sostenible, como señalaba la portavoz de Aralar, poner medidas efectivas para evitar el despoblamiento, para posibilitar su desarrollo económico, su desarrollo industrial. Eso sí que nos parece que sería importante, eso es fundamental para Navarra y para los navarros y, por lo tanto, nosotros seguimos manteniendo nuestra postura en cuanto a la vía transpirenaica Pamplona-Orthez.

En cuanto al ferrocarril, efectivamente, en estos momentos sólo es un 2 por ciento. No sé si el Gobierno dispone de datos para saber qué cantidad o porcentaje de mercancías podrían pasar de un recorrido por carretera a uno ferroviario, en cualquier caso, es una afección que nos parece importante, pero como se habla de ferrocarril, nosotros también tenemos que hacer una valoración política al respecto y constatamos que mientras otros están haciendo el trabajo y lo están haciendo bien y lo están sacando adelante, en Navarra, desafortunadamente, nos estamos quedando atrás, y eso va a tener una repercusión directa en aquellos que como navarros nos preocupamos por nuestra Comunidad. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor Ramirez. Señor Etxegarai.*

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Gracias, señor Presidente. Buenos días. En primer lugar, quiero dar la bienvenida y agradecer la información que nos ha presentado el Presidente del Gobierno y, tras agradecer las explicaciones, quiero mostrarle mi preocupación por un planteamiento que ha hecho, ha planteado una vía totalmente de paso sobre Navarra y yo la hubiera entendido como una vía de desarrollo del Pirineo, pero no como una vía de paso de mercancías sin más, sin salida a distintos pueblos y sin que esto afecte al desarrollo del Pirineo, como nosotros lo estamos viendo.*

Yo entiendo que ustedes consideran necesaria la realización de esta obra, la transpirenaica, a la que todavía no sabemos si llamarle autovía o autopista, porque todavía no se le ha puesto nombre, pero creo que sólo con la construcción de una autovía no se produce el desarrollo socioeconómico de una zona deprimida, como es la del Pirineo en este momento. Si realmente se pretende contribuir al desarrollo de una zona este tipo de comunicaciones debe ir acompañado de medidas complementarias, y nosotros sólo entendemos esta vía que se quiere construir como una vía de desarrollo. Medidas complementarias dirigidas, en primer lugar, a la población local, con el fin de fomentar las actividades económicas y mejorar también la protección ambiental de la zona; en segundo lugar, medidas tendentes a mejorar la dotación de servicios y, en definitiva, a potenciar el desarrollo endógeno de ese territorio, buscando, si es preciso, cofinanciación europea. Ya se ha dicho aquí que podía ser de los fondos Feder y no de otros fondos que hasta ahora podían haberse utilizado.

Nosotros, en varias ocasiones, la última de ellas con ocasión de los Presupuestos Generales de Navarra, hemos mostrado nuestra preocupación por la falta de política de desarrollo de esta zona, del Pirineo navarro, como ha dicho muy bien la portavoz de Aralar, por cierto, una de las zonas con menores índices de desarrollo y con graves problemas de envejecimiento de sus habitantes, incluso con problemas de despoblamiento. Ante ello, propusimos un estudio para realizar un plan de desarrollo integral en el cual iría integrada esta vía, pero entendiendo siempre que un dos por dos es excesivo para la zona y que sólo serviría como una vía de paso. Ese estudio ustedes lo rechazaron y de ahí mis dudas sobre si la apuesta por el desarrollo de esta zona es real o se trata sólo de buenas palabras y, por lo tanto, ese proyecto lo único que persigue es construir esta gran obra y dejar una vez más de lado el desarrollo del Pirineo.

Respecto al contenido concreto de este proyecto que hoy nos ha presentado, quiero referirme, en primer lugar, a la vía de comunicación. Es obvio que debemos tener en cuenta la demanda de esa zona que se pretende comunicar y, en este sentido, en la zona existe una demanda urgente de mejores comunicaciones, porque es una de las áreas peor comunicadas de Navarra y, sin embargo, creemos que tanto en esta zona como en la llamada sexta merindad de Navarra la demanda no se refiere a una vía de gran capacidad, sino a reformar y

mejorar la vía actualmente existente, de manera que puedan salvarse las dificultades orográficas de Ibañeta, Mezkiritz y Erro. Creemos que es urgente realizar estas mejoras y no permanecer inactivos sin hacer ningún tipo de mejora a la espera de que pueda construirse una autovía o autopista. Además, y finalizo mi intervención, dudo mucho de que el Estado francés apueste realmente por la vía que ustedes están planteando en este momento.

En cuanto al ferrocarril, me parece correcto que se apueste por el tren de alta velocidad, también me parece correcto que, además de para viajeros, sirva para mercancías, siempre hemos peleado y hemos dicho en infinidad de ocasiones que debe comunicarse con la Y vasca, pero ahora habrá que buscarle la solución y mirar dónde y cómo se comunica con esa Y. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor Etxegarai. Señor Presidente, cuando usted quiera, tiene la palabra para contestar a los portavoces.*

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Sanz Sesma): *Muchas gracias, señor Presidente. Trataré de ser muy esquemático para, de alguna forma, centrar la posición del Gobierno en relación con los temas que aquí se han planteado, temas que, por otro lado, en cuanto a su posicionamiento, no son nada novedosos. Todos los grupos han mantenido las posturas que siempre han mantenido en relación con esta vía, es decir, UPN, Partido Socialista, CDN, e Izquierda Unida con matices, siempre se han manifestado a favor de la necesidad de esta vía de gran capacidad que comunique la Península Ibérica con Europa a través del Pirineo navarro. Y los partidos nacionalistas es indudable que siguen manteniéndola y no enmendándola por muchas razones, fundamentalmente por razones de carácter político e ideológico, que no de carácter estratégico, y luego seré un poco más explícito en relación con esto que estoy diciendo.*

En cualquier caso, diré que la situación actual en relación con esta vía Pamplona-Orthez no es la que era –respondo a la afirmación que aquí se ha hecho–, ni muchísimo menos está como estaba. Mi impresión, y lo digo con la cautela debida, es que se ha avanzado considerablemente en varios aspectos. Primero, en cuanto a la concienciación social de la parte francesa, concienciación social que ha tenido que salvar muchos obstáculos, presiones sociales, manifestaciones, reivindicaciones, a veces con cierta dureza, por no utilizar otra palabra, en cuantas reuniones han tenido lugar en la parte francesa, pues en muchas localidades, en cuanto se veía que había una reunión a efectos de impulsar y coordinar las acciones a llevar a cabo entre la parte navarra y la parte francesa, grupos movidos o localizados en el entorno radical del nacionalismo vasco trataban de bloquear este tipo de reuniones con sus reivindicaciones e incluso en algunas ocasiones con el boicot, y yo he sido testigo de algunas de ellas. Eso es una evidencia. Por tanto, el avance en cuanto a la concienciación social ha sido importantísimo porque hoy los pueblos, las localidades de la parte francesa, están concienciados de la necesidad de impulsar una vía de gran capacidad a través del Pirineo, y al mismo tiempo han debilitado su oposición y algunos de ellos incluso han cambiado de posición, respaldando en estos momentos a las autoridades representantes del Consejo General de Pirineos Atlánticos.

Los avances han sido también sustanciales en cuanto a que hoy están mucho mejor resueltos los impactos medioambientales que generaba una vía de estas características. Hoy, desde el punto de vista técnico, los avances son sustanciales, puesto que se tiene definida ya la vía por la que se quiere ir, que es la que mejor resueltos tiene los impactos medioambientales, las afecciones medioambientales y la que técnicamente es más viable para su resolución. Hoy, la postura de la parte francesa es, desde luego, mucho más proclive y más favorable al acuerdo y al entendimiento con las autoridades navarras.

Nosotros, el Gobierno de Navarra, creo que con el respaldo mayoritario del Parlamento de Navarra, vamos a buscar el acuerdo con las autoridades y los representantes del Consejo General de Pirineos Atlánticos, siendo conscientes siempre de que lo mejor es enemigo de lo bueno, y siendo conscientes de que a veces hay que conseguir lo posible a efectos de no hipotecar por imposibilidad de convencer a la otra parte sobre lo que a nosotros nos pueda parecer mejor. Por tanto, nosotros vamos a buscar el gran acuerdo con Pirineos Atlánticos, buscando y posibilitando la construcción y la ejecución, de la manera más rápida posible, de esta vía de gran capacidad que nosotros consideramos imprescindible para el desarrollo económico y social de esa zona y de Navarra.

Aquí se han hecho algunas afirmaciones que creo que se contestan por sí solas. Se ha dicho por parte de Aralar y también por parte del portavoz del PNV que una vía de gran capacidad no es por sí sola la panacea para solventar el desarrollo económico y social de la zona –es cierto–, y se ha añadido a renglón seguido que hacen falta acciones complementarias. Y yo digo que para que haya acciones complementarias tiene que existir sujeto al que complementar. Ya me dirán ustedes cómo se hacen acciones complementarias cuando no tenemos una vía de gran capacidad. ¿Estamos todos de acuerdo en que las vías de comunicación son trascendentales y fundamentales para el desarrollo económico y social?, ¿sí o no? Porque si hay alguien que dice

que no, yo creo que será el único en el mundo que entienda que las comunicaciones no sirven para promover el progreso, el desarrollo económico y social y la calidad de vida de los ciudadanos del lugar donde se va a implantar una vía de comunicación. Creo que si hay alguien dice que las comunicaciones no sirven para promover el desarrollo económico y social será único en el mundo. Evidentemente que no sirven por sí solas, luego hay que hacer otras cosas más, pero habrá que hacer en primer lugar una vía de gran capacidad.

Se ha dicho que no se observan novedades. Yo creo que sí se observan.

Y en cuanto al nivel del acuerdo que pueda alcanzarse, será el nivel que consideremos oportuno ponernos a efectos de poder saltarlo, porque bastante hacemos con ponernos un nivel que no podemos saltar. El nivel que nos pongamos será el que podamos saltar ambas administraciones –saltar entre comillas–, es decir, el que nos permita ejecutar esta obra de gran capacidad, en las fases que sea, pero que nos permita hacerla con convencimiento. Ése será el nivel que nos pongamos nosotros.

En cuanto al tren de alta velocidad, yo no voy a discutir acerca de que si los estudios técnicos no contemplaban el ancho internacional para poder promover o facilitar el transporte de mercancías. Lo que sí le digo es que el acuerdo que se había consolidado en el protocolo firmado con la Administración central del Estado en el año 2002 en todo lo relacionado con el tren de alta velocidad se establecía taxativamente que el ancho del corredor navarro tendría que ser ancho internacional –yo no tengo ni idea, pero me acuerdo de las siglas– U.I.C. No me pregunte lo que es porque no lo sé, pero sé que es ancho internacional, y eso viene reflejado en el convenio, por tanto, nadie descartó ni dijo algo contrario a que el ancho del corredor navarro tendría que ser ancho internacional para facilitar el transporte de mercancías, además del de personas.

Hablar de que construir una vía de estas características es un favor a la logística internacional, la verdad es que no alcanzo a comprenderlo, señora Egaña, no alcanzo a entender qué es lo que usted quiere decir con eso de que si construimos esta vía vamos a hacer un gran favor a la logística internacional. No sé dónde se sitúa la logística internacional, ni sé qué es lo que quiere decir usted, no lo entiendo. Dice: a la logística internacional y no al desarrollo socioeconómico. No voy a repetir mis argumentos porque creo que están suficientemente explicitados con mi intervención.

En cualquier caso, nosotros no dejamos que las carreteras se deterioren, como usted ha dicho en relación con la Nacional 121, para crear una necesidad y poder justificar de alguna forma la construcción de una nueva carretera. Son ustedes los que generalmente y ante cualquier obra que va a facilitar el progreso se oponen sistemáticamente a la misma, sea de carácter hidráulico, sea de carácter de vía terrestre, sea incrementar o potenciar el aeropuerto para facilitar el transporte aéreo o sea la implantación de una infraestructura logística, como usted ha dicho. Ustedes se oponen siempre, sistemáticamente, a cualquier obra de progreso. Ya me dirán ustedes qué acciones, que son las que ustedes permanentemente tienen en la boca, pueden llevarse a cabo en esa zona para facilitar el desarrollo de los habitantes del lugar que no sean, además de las carreteras, acciones prácticas, acciones reales, no virtuales, como las que ustedes permanentemente tienen en su boca, acciones virtuales. ¿O creen ustedes que a los habitantes de ese lugar del Pirineo, por el mero hecho de vivir en el Pirineo, les va a caer el maná del cielo? No creo que ustedes crean eso, no voy a decir por qué, para todos es obvio que además de no creer en el cielo no creen en lo imposible, y eso es un imposible. Hay que hacer cosas, pero más allá de las palabras. Ya nos dirán ustedes qué es lo que hay que hacer para hacerlas. Se implanta el centro de esquí nórdico en Larra-Belagua y están en contra. Yo no sé qué pretenden ustedes. Se intenta solventar el problema del agua en todas las facetas con la construcción de esa gran obra hidráulica Itoiz-Canal de Navarra y están en contra. Se hace la autovía de Leizarán y están en contra. Ustedes están siempre en contra de todo.

Seamos un poco sensatos y si realmente lo que queremos es promover el desarrollo de las zonas de una manera equilibrada y cohesionada, digamos las cosas como tienen que ser, no saquemos excusas. Nosotros, señor Ramirez, no estamos en contra de la cooperación transfronteriza por el mero hecho que usted cita, arrimando el ascua a su sardina, de haber roto el convenio de colaboración Navarra-Aquitania-Euskadi, ni muchísimo menos, quienes están en contra de la cooperación son precisamente ustedes, los que representan a su ideología, porque ustedes no están a favor de la cooperación. Yo argumento mis posiciones, usted no, señor Ramirez. Nosotros estamos a favor de la cooperación, ustedes están en contra. Ustedes están a favor de la territorialidad, que es distinto de la cooperación, y nosotros estamos a favor de la cooperación, sea ésta bilateral o multilateral. Ustedes están en contra de la cooperación bilateral porque buscan más la territorialidad que la cooperación, y por eso entienden que el convenio o la ruptura del acuerdo Navarra-Aquitania-Euskadi es una ruptura de la cooperación, y no es así. Navarra, desde el primer momento, ha buscado la cooperación bilateral, y no le duelen prendas a la hora de firmar un acuerdo bilateral de cooperación con Aquitania o

con Euskadi, y le puedo poner muchos ejemplos de eso. En cambio, ustedes, siempre que buscan la cooperación la buscan con carácter territorial para caminar hacia el objetivo ideológico y político que pretenden, el de la creación de esa gran nación que pretenden conseguir.

Nosotros hemos formalizado acuerdos de cooperación y colaboración con Euskadi: alcanzamos acuerdos para el tema de Endarlaza, alcanzamos acuerdos para el tema de la autovía de Leizarán, vamos a alcanzar acuerdos para el enlace con la Y vasca, y podría citarle más, y hemos alcanzado acuerdos con Aquitania y con el Consejo General de Pirineos Atlánticos, claro que sí, y con el Gobierno de España. Es cosa distinta, señor Ramirez, nosotros, cooperación, sí; ustedes, territorialidad, sí, y cooperación, a veces no, siempre y cuando la cooperación no tenga ese carácter territorial al que antes me refería.

Miren ustedes, nosotros vamos a seguir en este proyecto, y lo vamos a hacer con todas las consecuencias, siendo muy conscientes, como lo hemos venido demostrando, de que éste es un proyecto, repito, que debe contar con el acuerdo de los agentes locales y sociales, pero también siendo muy consecuentes con nuestra responsabilidad a efectos de que el ruido no pueda negar la necesidad y no pueda negar el progreso, porque, mire usted, si a mí me pregunta si creo en ese eufemismo que a veces se utiliza de las mayorías silenciosas le diré que no creo. Yo pienso que las mayorías deben hacer oír su voz porque en la medida en que las mayorías no hacen oír su voz, el ruido de las minorías es más evidente y cada día mayor, y este proyecto no puede estar coartado ni bloqueado ni impedido en su ejecución por unas minorías ruidosas que se oponen permanentemente al progreso. Nada más.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Muchas gracias, señor Presidente. Creo que el tema está suficientemente debatido.*

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra para explicar la política en materia de ordenación, urbanización y aparcamiento en la zona hospitalaria de Pamplona.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Pasamos al segundo punto del orden del día: comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra para explicar la política en materia de ordenación, urbanización y aparcamiento en la zona hospitalaria de Pamplona. La comparecencia ha sido solicitada por el grupo socialista, por lo tanto, tiene la palabra el señor Puras.*

SR. PURAS GIL: *Gracias, Presidente. Entrando en este segundo punto del orden del día de esta Comisión, y aunque aparentemente haya perdido algo de actualidad, puesto que se corresponde más a distintas noticias que fueron produciéndose en el último trimestre del pasado año 2005, lo cierto es que creemos que no, que no ha perdido actualidad, que seguramente habrá alguna novedad y nos preguntamos si habrá alguna sorpresa. Y permítanme que haga una breve historia de este expediente, de la solución de aparcamiento y viaria de la zona hospitalaria de Pamplona, porque esa historia, los hitos nos parecen importantes y, desde luego, muy elocuentes.*

En ese sentido, nos remontaremos –seré breve y sólo repararé en los hitos que consideramos más relevantes– a noviembre de 1999, cuando el Ayuntamiento de Pamplona y el Gobierno de Navarra comenzaron a trabajar en busca de una solución para el parking y, como digo, para el tráfico en la zona hospitalaria y una ubicación para dicho parking. En enero de 2000 anuncian que ya hay elección y que hay una decisión adoptada a ese respecto y que, por tanto, puede comenzarse a orientar, a gestionar e impulsar el expediente formalmente. Así, en junio de 2001 la Alcaldesa de Pamplona, doña Yolanda Barcina, y el entonces Consejero de Salud, don Santiago Cervera, pactaron la construcción de estas infraestructuras. El 26 de febrero de 2002, realizados los trámites administrativos oportunos e incluso evacuado el informe del Consejo de Navarra, se suscribió un convenio entre ambas administraciones. Así las cosas, el 31 de marzo de 2003 el Gobierno de Navarra adoptó un acuerdo que entendemos que es relevante, porque en el mismo se da por enterado de los pliegos de condiciones técnicas y cláusulas administrativas para la contratación de este tema, se encomienda al Servicio Navarro de Salud el inicio del expediente de contratación y se encomienda al Servicio Navarro de Salud las gestiones para la plena disponibilidad de los bienes afectados. Entonces, nos preguntamos, porque no tenemos constancia dentro de la documentación obrante, ¿se convocó este concurso que el 31 de marzo de 2003 el Gobierno de Navarra le encomienda al Servicio Navarro de Salud?, ¿se incumplió aquel acuerdo?, ¿quién incumplió aquel acuerdo?, ¿por qué? Quisiéramos saberlo.

En fin, el tema queda en esa situación y, salvo, digamos, alguna noticia de carácter menor, lo cierto es que aparte de distintos impulsos, de distintas iniciativas animando a culminar el expediente, a dar una solución definitivamente, no hay especiales noticias hasta que el 22 de agosto de 2005 el Gobierno de Navarra adopta acuerdo por el que acepta la cesión de las parcelas municipales, que había estado en tramitación hasta esas fechas. El Gobierno de Navarra, insisto, el 22 de

agosto acepta la cesión de las parcelas municipales, las afecta a la construcción del parking y las cede al Servicio Navarro de Salud; 22 de agosto de 2005. Aproximadamente diez días después la Consejera de Salud anuncia que no se va a construir el parking y da unas razones que son, grosso modo, que va a suponer una disminución de las plazas hábiles y útiles en el conjunto del recinto hospitalario y que no desea hipotecar el suelo sanitario.

Usted, señor Sanz, en aquellas fechas, y al hilo un poco de ese cambio de criterio que tuvo el Departamento de Salud en relación con el Gobierno, dice que, en fin, prefiere que los usuarios y profesionales sigan sin pagar y que, además, se ha demostrado que el parking próximo al CIMA no se llena y que, por tanto, puede no ser acertada esa decisión. Parece que ésta es en realidad la única circunstancia sobrevenida, el que haya un parking, del cual se constata que no funciona suficientemente, porque el resto de razones que da la Consejera, como la que usted pone sobre la mesa, en el sentido de que no paguen usuarios y profesionales o sigan sin pagar, evidentemente, caben en septiembre de 2005 y cabían en noviembre de 1999. Vamos, era evidente, además, que era una cuestión que había que afrontar.

Pues bien, el 6 de septiembre de 2005 el Ayuntamiento dice que el parking es una necesidad y que lo construirá él. En ese contexto se pide la comparecencia de la Consejera señora Kutz ante esta Cámara, sesión que se celebra el 20 de octubre. Asume la responsabilidad de la decisión, habla de dos planes de viabilidad, y tenía razón, porque ciertamente en el acuerdo de 2003 del Gobierno de Navarra se hacía alusión textualmente a que como se trataba de un complejo proyecto a lo largo de 2002 se había adjudicado la realización de un estudio de viabilidad del mencionado aparcamiento. Pues bien, aquel estudio de viabilidad estaba mal, era insuficiente, en fin, no sé qué tipo de errores contenía, pero el hecho es que el Departamento de Salud encarga otro estudio de viabilidad, del cual da noticia en esa comparencia la Consejera, y comunica también y expone que había tres alternativas e incluso manifiesta que la que le parecía más adecuada era prácticamente la que resultaba inviable y, por tanto, consideraba que no era oportuno promover esta solución. Y así deja en esta situación a los grupos de esta Cámara. Nada dice de ningún plan especial ni de ninguna solución a ese respecto que pudiera estar siendo barajada por el Departamento de Salud o por el Servicio Navarro de Salud.

El 24 de noviembre aparece en prensa la noticia de que el Servicio Navarro de Salud había presentado en mayo un proyecto de plan especial al Ayuntamiento de Pamplona que luego había tenido dos modificaciones. Claro, nos choca el hecho de que diga en mayo, porque resulta que la Consejera de Salud en su comparecencia sí que dice que había habido que esperar hasta agosto porque el estudio de viabilidad había terminado en junio. O sea, el estudio de viabilidad había terminado en junio y en mayo habían presentado el plan especial y, bueno, supongo que en función de que las cosas van cambiando, habrían planteado esos ajustes, dos de los que, al parecer, al menos se nos da noticia a través de los medios de comunicación. Se presenta, por tanto, en mayo ese plan especial para reservar suelo para los parkings de Pamplona y tenemos noticia de ello el 24 de noviembre. Y fue en ese contexto, Presidente, en el que le pedimos su comparecencia urgente, que no ha podido tener lugar hasta la fecha.

Pero, en todo caso, como último hito, encontramos el de que el 30 de noviembre la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Pamplona aprueba el plan especial, con un diseño de rotonda y de nuevo vial que no vamos a cuestionar, porque no pretendemos entrar en el detalle de las soluciones propuestas, pero que en todo caso no eran del conocimiento ni habían aparecido en ninguna hipótesis que fuera conocida por esta Cámara. Y aquí estamos, en definitiva, el 8 de febrero para hablar del tema.

Decía la Consejera que el cambio de criterio había sido una decisión valiente. Pues la verdad es que a mi grupo se le ocurren otros calificativos, francamente, porque podrá ser considerada tardía, si es que ése era el criterio prevalente, pero, en todo caso, es contraria al criterio del Gobierno, en cuanto al conjunto de actuaciones que había seguido, los acuerdos del año 2003, el acuerdo de 22 de agosto de 2005, en todo caso incoherente y, desde luego, sorprendente. Incluso sorprendió a la Alcaldesa de Pamplona, probablemente sorprendió a algunos miembros del gabinete y no sabemos si sorprendió también al Presidente.

Por ello queremos, Presidente, que nos explique de quién es la responsabilidad de todo este despropósito, de todo este desconcierto, de todo este desastre de expediente que ha supuesto la decisión en cuanto a la solución viaria de los alrededores y del conjunto hospitalario de Pamplona y la solución de aparcamiento en la misma zona. Queremos que nos explique también si se han estudiado, digamos, esas alternativas urbanísticas, etcétera, entre el Gobierno y el Ayuntamiento, quién las ha estudiado, en fin, que nos dé algún tipo de detalle, porque, claro, la Consejera en su última comparecencia no manifestó ni que esto existía, no sabemos quién lo estaba estudiando, si era el Servicio Navarro de Salud, si era el Ayuntamiento, si eran ambos.

Queremos que nos explique también qué va a pasar finalmente, porque, francamente, es lo que más nos importa; qué va a pasar finalmente, qué se va a hacer, quién lo va a hacer, ¿el Ayuntamiento?, ¿el Gobierno?, porque las últimas noticias eran que lo iba a hacer el Ayuntamiento, pero el Gobierno presenta el plan especial, parece que hay un cierto acuerdo en cuanto a algunas de las condiciones. Por tanto, nos gustaría saber quién lo va a hacer, cuándo lo va a hacer y cómo lo va hacer. Ése es el motivo de la solicitud de comparecencia y le agradeceríamos que nos diera la información y nos expusiera su punto de vista. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor Puras. Señor Presidente.*

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Sanz Sesma): *Muchas gracias, señor Presidente. Señorías. Trataré de responder en esta primera intervención. En cualquier caso, me perdonará, señor Puras, porque en ese lío de fechas en el que nos ha metido en su explicación, indudablemente, yo no voy a entrar, porque, si bien es verdad que un presidente debe estar enterado de todo, en este caso de este lío de fechas yo no estoy enterado.*

En cuanto a mi sorpresa por la decisión que en su día adoptó el departamento, y cuya responsabilidad se atribuyó en primera persona la Consejera, la verdad es que a mí no me sorprende ya nada. En este capítulo de mi vida política ya me sorprenden pocas cosas, y ésta, desde luego, no me ha causado ninguna sorpresa, porque es un procedimiento habitual en la Administración que antes de adoptar una decisión, ésta esté avalada con argumentos técnicos que le ayuden precisamente a decidir lo mejor para el conjunto de los ciudadanos. En definitiva, ésa es su responsabilidad, y ahora explicaré por qué estoy diciendo esto, ya que usted ha citado un acuerdo del Gobierno, el del día 31 de marzo de 2003, por el cual el Gobierno de Navarra decide darse por enterado de los pliegos de cláusulas técnicas y administrativas de la concesión y se encomienda al Servicio Navarro de Salud-Osasunbidea el inicio del expediente. Usted en su exposición pregunta: ¿ha incumplido el departamento ese acuerdo del Gobierno de Navarra? En fin, yo, sinceramente, creo que no, mejor dicho, afirmo que no, porque en ese acuerdo, además de darse por enterado, encomienda al departamento, al Servicio Navarro de Salud, el inicio del expediente. Iniciar el expediente implica llevar a cabo una serie de anteproyectos y de estudios técnicos a efectos de ser analizados con posterioridad, adoptar la decisión, que en este caso en concreto tiene que ser una decisión integrada en el convenio que se firmó en su día, porque si la decisión a adoptar conforme a esos estudios incumple las cláusulas del convenio, en cuanto al número de plazas, en cuanto a los fines a perseguir o a cumplir, etcétera, indudablemente, la decisión tiene que ser la que fue en su día.

Con fecha 26 de febrero de 2002, como usted ha dicho, se firmó un convenio de colaboración entre el Departamento de Salud y el Ayuntamiento de Pamplona sobre el aparcamiento en la zona hospitalaria de Pamplona. Los principios del acuerdo eran fundamentalmente los siguientes: ordenar la zona en materia de parkings; construir y gestionar el aparcamiento subterráneo que pudiese construirse en dicha zona; tendría que tener un ámbito territorial, un espacio limitado; y, además, se establecería, en el supuesto de hacerlo, un régimen especial para el personal que trabaja en la zona.

El Departamento de Salud planteó como premisas previas a la construcción de dicho parking, en primer lugar, no hipotecar suelo sanitario, puesto que lo contrario, indudablemente, podría dificultar el desarrollo futuro de los centros hospitalarios. Eso es una evidencia que creo que estamos de acuerdo todo el mundo. En segundo lugar, el Departamento de Salud planteó como premisa que hubiese un número suficiente de plazas de aparcamiento en función de incrementar las actualmente existentes. Porque, si nos quedamos igual, por mucho que sea subterráneo, no solventamos el problema. Otra premisa que planteó el departamento fue valorar las necesidades futuras, máxime cuando vamos hacia alternativas a la hospitalización tradicional, es decir, los hospitales de día, que conllevará una mayor ambulatorización y, por lo tanto, una mayor demanda.

El estudio de viabilidad planteó cuatro posibles alternativas que creo que ya fueron explicadas por la Consejera y que yo les voy a ahorrar a sus señorías el volverlas a leer. Se analizaron técnicamente las cuatro alternativas y se observó que o bien alguna de ellas no encajaba en el convenio firmado, como he dicho, como ocurría con una de ellas, porque invadía el ámbito limitado del espacio del que podía disponer, concretamente invadía una calle que cae en el ámbito de la competencia municipal, como es obvio, o bien las otras alternativas no tenían el número suficiente de plazas que el propio departamento había considerado como idóneas para poder impulsar ese aparcamiento. Concretamente el departamento estimaba la demanda potencial en 2.700 plazas y la ocupación actual, para que se hagan sus señorías una idea de la zona, puede estimarse en 2.100 plazas de acuerdo con los diversos estudios de los que se dispone.

Entonces, analizadas las mismas, repito, una de ellas no encajaba en el convenio, porque invadía el tema del espacio, que caía en el ámbito

competencial del Ayuntamiento, y las otras o no tenían el número suficiente de plazas o hipotecaban algunas de ellas suelo sanitario para poder abordar una expansión de los centros asistenciales. Por todo ello se consideró que el ámbito del convenio, tal y como se había definido, no solucionaba el problema del aparcamiento planteado, por lo que se desechó la construcción del parking a través de dicho convenio.

La Consejera dice, y dice bien, que es una decisión de ella y que cae en el ámbito de su responsabilidad, pero yo tampoco pretendo eludir la mía, y en este caso no la voy a eludir, porque la Consejera a mí me informó de las cuatro alternativas y de lo que pensaba ella, y cuando a un Presidente se le dice lo que piensa la Consejera y, además, se aceptan sus argumentos, lo normal es que se le dé el plácet para adoptar la decisión que adoptó y se le diga que, en cualquier caso, hay que seguir trabajando en dos caminos diferentes: uno, en el camino, si es posible técnicamente, de modificar el convenio solicitándole al Ayuntamiento más espacio o la posible intervención en calles; o, dos, diciéndole al Ayuntamiento que con el espacio actual no es posible cumplir con nuestros objetivos y que, en todo caso, si el Ayuntamiento decide seguir adelante con los aparcamientos, que es lo que decidió, utilizando espacio, repito, como el de la avenida Barañáin, que parece que es una de las ideas del Ayuntamiento a efectos de cumplir con la demanda de plazas solicitada o con el objetivo de las plazas, utilizar la avenida Barañáin, lo impulsaría esa institución, el Ayuntamiento. Y nosotros, ante esa tesitura, nos pusimos a disposición del Ayuntamiento para que, si quiere llevarlo, nos solicite la reversión del terreno que en su día nos cedió o nos diga si está dispuesto a modificar el convenio permitiendo en todo caso invadir espacios no contemplados en el convenio original.

Recientemente, como usted muy bien ha dicho, señor Puras, ha sido aprobado el plan especial de reforma interior –el PERI– del área hospitalaria, el cual fija una demanda de 2.500 plazas y plantea las siguientes previsiones: la construcción de un aparcamiento en el solar del Ayuntamiento, el que nos cedió en su momento, con un número de plazas no inferior a 1.500; la habilitación de zonas de aparcamiento en superficie de dimensión reducida, asociadas básicamente al viario transversal entre pabellones y, en la medida de lo posible, enmascaradas e integradas en zonas arboladas y jardines interiores; y, además, establece la posibilidad de construir aparcamientos subterráneos debajo de los edificios que pudieran construirse junto a la avenida Barañáin, invadiendo la propia avenida de Barañáin.

Conclusiones: es necesario reordenar el tráfico y el aparcamiento de vehículos en la zona hospitalaria, es cierto; las alternativas que planteaba el convenio no solucionaban el problema; no se puede hipotecar suelo sanitario; y el futuro parking no sólo deberá satisfacer la demanda actual sino prever la futura. El plan especial, como he dicho antes, parece que camina por esos derroteros y las intenciones del Ayuntamiento también coinciden plenamente con éstas que acabo de exponer. Y en un sentido o en otro –en estos momentos indudablemente la iniciativa está en el Ayuntamiento de Pamplona– el parking o la idea de su construcción parece que sigue adelante, pero, repito, las premisas que obligaron a adoptar la decisión que se adoptó creo que son unas premisas perfectamente asumidas y que impedían en cualquier momento adoptar una decisión a la ligera, como algunos grupos nos han venido demandando, quizá por desconocer convenientemente estos planteamientos o quizá porque su pensamiento político puede no ser coincidente con el nuestro, y el nuestro en esta materia es claro, evidente y creo que transparente a la hora de responder a la decisión que adoptamos. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor Presidente. Señor Puras.*

SR. PURAS GIL: *Muchas gracias. En fin, señor Sanz, la verdad es que las explicaciones que nos ofrece y los argumentos y condicionamientos para dar la solución o la alternativa al problema viario y de aparcamiento en la zona hospitalaria de Pamplona casi nos sitúan o da la sensación de que estamos en el inicio del proceso. Todo esto está bien, pero fíjese en esa relación de hitos que le he mencionado, he empezado por noviembre de 1999, pero es que ya eran anteriores las referencias que hay del propio Ayuntamiento de Pamplona y del Gobierno, en el sentido de que había una problemática que había que resolver, etcétera. Se perfilaron, supongo, unos criterios y a partir de ahí hubo aquel acuerdo. Entonces, claro, desde 1999 venir ahora aquí a situarnos sobre los mismos parámetros, es decir, ahora parece que el Ayuntamiento va a tomar la iniciativa y lo único que ponemos encima de la mesa es una serie de criterios o de condicionantes que se tienen que cumplir, pues, la verdad, no nos satisface en absoluto.*

Nos da la sensación de que en este expediente ha habido una permanente improvisación, se han ido haciendo las cosas sobre la marcha, más o menos. No sabemos por qué, si porque coincidía en 1999 la celebración de elecciones; acuerdo del Gobierno de Navarra de marzo, otra vez elecciones. Yo no sé si fue por eso, no quiero especular, es una coincidencia tal vez, pero en todo caso, lo cierto es que nos remontamos muchos años, Presidente, como para volver ahora a suscitar estas cuestiones. Y, desde ese punto de vista, ha habido

varios equipos municipales y ha habido varios equipos de Gobierno, pero ha habido dos personas, los máximos responsables, que han permanecido y han sido hilo conductor, factor común durante todo ese proceso, que son la Alcaldesa de Pamplona y el señor Sanz, Presidente. Por eso pedimos, de verdad, y no lo tome a mal, un poco de seriedad y de rigor en este tema, aun hoy –y le diré al final por qué– a punto de retomar o de reorientar el proceso.

Es verdad que no se debe hipotecar el suelo sanitario. Nunca pensamos que la solución de aparcamiento o viaria fuera a condicionar y a hipotecar el suelo sanitario, no se nos podía pasar por la cabeza, francamente. Entonces, eso, evidentemente, era una premisa que al modelo, a la solución o a las alternativas a barajar se iba a poner sobre la mesa. Igualmente, creemos que había que dar una solución no sólo al tema del parking sino al conjunto urbanístico, porque una cosa condiciona la otra. Desde ese punto de vista, creemos que lo primero, y esperamos que esté hecho por el Servicio Navarro de Salud, pero a veces nos entran dudas, y en este momento nos entran dudas sobre si antes del plan especial se habrá hecho un plan de necesidades actuales y de futuro y una cierta previsión de reservas, porque seguramente no se había hecho. Se habrá hecho un estudio de movilidad y se habrá estudiado si vamos a incentivar que poco a poco usuarios y pacientes que van de visita, no urgentes o que no van a tratamiento, puedan a través de otros medios facilitar el desplazamiento en la ciudad y disminuir las necesidades de aparcamiento. Debería estudiarse. Si no se han estudiado, deberían estudiarse alternativas de esta naturaleza porque al final hay un problema grave de movilidad en aquella zona. Debería estudiarse la propuesta urbanística, el conjunto. Ya me perdonará, pero en lo que ha aparecido en los medios de comunicación, los planitos parece que afectan un poco al área interior del complejo pero no a la calle Concepción Benítez, etcétera, que en su día sí que formaban parte del convenio que se suscribió entre el Ayuntamiento y el Gobierno. Y a partir de ahí pues habrá que hacer una propuesta de cómo resolver la comunicación de toda esa zona con la ciudad y cómo resolver el tema del aparcamiento de sanitarios y de usuarios en general y pacientes en particular en la zona.

A nosotros todo el proceso, francamente, nos merece unos calificativos negativos que ya he dado con anterioridad. Nos parece muy desastroso. Yo comprendo que usted no lo califique negativamente o no le ponga los mismos adjetivos que nosotros, pero, hombre, sí que hubiéramos deseado escuchar aquí un poco de autocrítica, porque, claro, seis años para encontrarnos en este punto, pues aquí alguien ha fallado. Aquí alguien ha fallado, en el proceso decisional algo ha fallado y quisiéramos que hubiera esa autocrítica, porque si no lo hace hoy usted, Presidente, no sé quién la va a hacer, la Consejera o los equipos directivos, pues si no da ejemplo en este sentido a fin de ponerles de manifiesto que no es una forma de proceder lógica ni habitual y que usted no puede querer eso, y estoy seguro de que no lo quiere, para su Gobierno. Porque, claro, nos dice: no me sorprende el cambio de criterio, tiene que estar avalado por argumentos técnicos. Pero es que creemos que en eso estábamos antes del convenio de 2002. Claro, algo debió de fallar ahí. Es que creemos que en eso estábamos antes del acuerdo del Gobierno de 2003. Porque, claro, nos dice: se inició el expediente. No, no, el expediente general de la solución no; el expediente de contratación, pliego de condiciones técnicas y pliego de cláusulas administrativas, que exigen que haya un estudio anterior. El propio acuerdo del Gobierno dice que ha habido un estudio de viabilidad previo, entonces, claro, se tenían que haber tenido en cuenta estas cosas o tenían que haber estado bien hechas. Por eso hablamos de incumplimiento, porque hay un acuerdo para que inicie el expediente de contratación, no otra cosa, porque hay unos pliegos a los que se da el visto bueno. No se aprueban porque no le correspondía al Gobierno, correcto, pero, bueno, en ese sentido, ya le digo, estamos de acuerdo con los objetos o las condiciones que usted pone sobre la mesa: no debe hipotecar suelo sanitario, totalmente de acuerdo; no deben disminuir las plazas, bueno, lo comprendemos de partida, pero, desde un punto de vista de estudio integral de movilidad, bueno, a lo mejor tampoco hay que aspirar a que existan todas aquellas plazas de aparcamiento y, desde luego, mucho menos en superficie. ¿Y hay que considerar los desarrollos futuros?, hay que considerarlos. Pero, insisto, todo eso para nosotros era anterior, desde luego, a la firma del convenio entre el Gobierno de Navarra y el Ayuntamiento, anterior al acuerdo de 2003.

Y le decía que en la actualidad nos preocupa, porque, claro, hace usted referencia, por ejemplo, a los nuevos desarrollos y es verdad, sin embargo, parece que la solución que se habilita, la que está prevista en el plan especial, pasa por hacer uso de la parte de ese solar que hay entre Virgen del Camino y la Clínica Universitaria. Una parte es del Ayuntamiento y, si no tengo mal entendido, otra de la Tesorería de la Seguridad Social. Bueno, pues si ésa es una de las posibles bolsas de reserva para desarrollos futuros en el ámbito sanitario, ¿se ha considerado eso?, porque a lo mejor hay que excluirlo. Si se va a reconsiderar y no se había reparado en esto, puede haber una solución técnica que permita que haya una cosa y la otra, es decir, que haya un parking y que haya encima una instalación sanitaria: que se espere a que el parking se haga cuando la instalación sanitaria se

promueva y se haga conjuntamente como en otros tipos de edificios se hace, etcétera, pero, en todo caso, piénsese que, desde luego, como suelo en este momento exento disponible, desde luego, parece que es la mayor bolsa, si resulta que es imprescindible para el desarrollo sanitario, cosa que en su programa de usos habrán tenido que decidir, quisiéramos que quedara claro que tomando esa decisión que ahora parece promover el Ayuntamiento no se hipoteca el desarrollo sanitario interviniendo esta parcela en la solución.

Y en cuanto a la solución de las otras dos propuestas que parece que hay, evidentemente, si se articulan sobre viales públicos de dimensiones importantes, tal vez puedan ser adecuadas. Pero, en todo caso, nos preocupa eso y nos preocupa, Presidente, que vea usted este expediente con normalidad, nos preocupa que no haya una autocrítica, en definitiva, que no se ponga de manifiesto que el proceso de decisión para temas de esta naturaleza, que son complejos y que llevan un cierto tiempo, pero que ya llevaban unos años, y lo de las últimas fechas no puede ser, no puede ser que sorprenda a la Alcaldesa, no puede ser que, en fin, el Presidente no se haya sorprendido del todo, pero que haya un acuerdo en la mesa del Gobierno de 22 de agosto en el que se decide que se aceptan estas parcelas y se afectan al uso sanitario, dando a entender manifiestamente que se va a producir la promoción, y diez días después se diga: no, no, que esto no era así... Todo tiene su recorrido, pero, Presidente, ahí algún fallo ha habido, o no tenía que haber ido el tema a la mesa del Gobierno o no sé, pero, desde luego, algún fallo ha habido en última instancia, y a lo largo del proceso una cadena de fallos que han constituido el expediente en una auténtica chapuza, en un auténtico desastre. Pero, francamente, queremos y esperamos que se culmine con bien. Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor Puras. ¿Portavoces que van a intervenir? Señor García Adanero.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenos días, otra vez. Seré breve porque, al final, la conclusión que saco con esta cuestión es que la sanidad navarra debe de funcionar razonablemente bien porque toda la política de oposición del mayor grupo de la oposición durante el año 2005, y ya hemos entrado en 2006 pero esto viene afectado por el 2005, ha sido el parking de los hospitales, y creo que esto dice mucho del Departamento de Salud del Gobierno de Navarra en política sanitaria. Que ésta sea la mayor preocupación que tiene el principal grupo de la oposición no deja de ser una satisfacción para los responsables de salud, y, desde luego, nosotros compartimos el hecho de que a la Consejera de Salud le preocupe mucho más todo el resto del grueso del Departamento de Salud que la cuestión del aparcamiento o de cómo aparcan los trabajadores o las personas que tienen que ir a ese centro, pues siendo una cosa importante, desde luego, entendemos que es mucho más importante lo demás.*

En ese sentido, hay que decir que aquí se han hecho estudios, que aquí no se ha trabajado en balde durante años, y el propio señor Puras reconocía que esto era una cuestión compleja, y es que hacer unos aparcamientos en esa zona tiene su complejidad porque un objetivo fundamental para nosotros es que no se hipoteque el suelo sanitario, y parece que ellos comparten esa idea, y a partir de ahí, lógicamente, las posibilidades son menores, y, por lo tanto, sería una buena cuestión que puedan aparcar por lo menos las mismas personas que lo pueden hacer ahora, porque si, al final, lo que hacemos es que no puedan aparcar ni la mitad de los que aparcan ahora pues no sé si al éxito después del gasto que conlleva se le puede llamar éxito.

Por lo tanto, compartimos la política del Departamento de Salud en esta cuestión y, como decía, que le dé prioridad a los problemas de salud y no al aparcamiento, aunque sea una cuestión a la que haya que dedicarle algo de tiempo.

Y viendo lo que decía el señor Puras, cuando esto lo quería unir a periodos electorales, yo no sé si el Partido Socialista también ha visto que esto le da un rédito electoral porque está todo un año hablando de la misma cuestión, y yo le daba vueltas a ver cuál puede ser el motivo, y quizás ése sea el motivo, que entienda que hablar de un aparcamiento durante todo un año tenga algún rédito electoral; yo creo que no pero el tiempo nos lo dirá.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor García Adanero. Señor Nuin.*

SR. NUIN MORENO: *Gracias, señor Presidente. Bueno, todavía falta un poco para las elecciones, con lo cual no hay que pensar tanto en ellas, creo yo, vamos a dejar que pase el tiempo. Agradecemos la información del señor Presidente, y, en cualquier caso, si durante un año se ha estado hablando de esto es porque el problema no está solucionado, obviamente, porque si estuviera solucionado, ya habrían ido a presentar la solución.*

Nosotros estamos globalmente de acuerdo con la crítica que ha hecho el grupo que ha solicitado esta comparecencia. Creemos que aquí se ha puesto antes el carro que los bueyes, es decir, antes de hacer un estudio global de planificación del suelo, de uso del suelo, del uso sanitario, del uso para aparcamientos, se ha firmado un convenio cuyo contenido, desde luego, no encajaba en la solución técnica. Lo lógico habría sido que ese estudio global, integral de la zona se hubiera hecho previa-

mente, ese estudio para ver cómo se solucionan, con previsión de futuro, los usos que hay que dar en la zona. Aquí no, aquí se ha firmado un convenio y luego no encaja, y a la vista de estos datos es evidente que las cosas no se han hecho bien y llevan seis o siete años rondado y, por lo tanto, seis o siete años al final de retraso en la solución del problema. Ahora se nos dice que ha sido aprobado por el Ayuntamiento un PERI en relación con esta zona que va a plantear un escenario de solución, pues esperemos que sea así y que, definitivamente, no haya más retrasos, no haya más obstáculos y que el contenido de este PERI realmente pueda solucionar al problema.

En cuanto a lo que ha sido la gestión de este expediente insisto en que nosotros compartimos, como ya he dicho, la crítica que ha hecho el grupo que ha solicitado la comparecencia. Nada más.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor Nuin. Señora Egaña.*

SRA. EGAÑA DESCARGA (2): *Eskerrik asko, batzordeburu jauna. Oraingo honetan erran behar dut aparkalekua egitearen alde nagoela, ez nagoela kontra. Horrela mintzatu ginen joan den urtean bai osoko bilkura batean eta baita ere urrian kontseilari andrea osasun batzordera etorri zenean.*

Argi eta garbi dago beharra dagoela, aparkalekua egiteko behar izugarria dagoela bai langileendako baita ospitaleko zonaldeko erabiltzaileendako. Azken finean orain daukaguna nik ez dakit zerbait ere aitzinatu dugun urritik honat. Iduri du gauza bakarra PERI delako hori dagoela. Dena den, iduritzen zaigu izugarrizko atzerapena egon dela espediente honekin.

Orduan erran nuen niri berdin zitzaidala nork egin behar duen aparkalekua, udalak ala gobernuak, baina argi eta garbi dagoena da egin behar dela, jendeak horrela eskatzen duelakoz eta baita zonalde ospitalarioetako langileek eskatzen dutelakoz.

Dena den, orduan erran nuen, eta berriz errepikatuko dut, osasungintza arloan eta departamentu horretan aurreikuspen faltaz gainera, izan dela betiere aurreko kontseilaria zegoenean, Cervera jaunak planteatutako hainbat gai atzera bota zituela gero Kutz andreak bere ardura hartu zuenean, eta horietako bat, nonbait, hau da. Nik ez dakit espedientearen izapidean bakarrik arazo teknikoak izan diren edo bestelako arazoak ere izan diren, asuntoa da sei urte pasatu direla, oraindik aparkalekua egin gabe dagoela eta, iduri duenez, espedientea hasi gabe dagoela. Eta horrek kezkatzen gaitu, teorikoki administratiboki horren ongi funtzionatzen duen gobernu honek edo Iruñeko Udalak, zer nolako azkartasuna izan duen Barcina andreak bestelako aparkalekuak egiteko, eta, hain zuzen ere, benetan eskaera soziala dagoenean, honekin zerbait gertatu da, ez da egin eta huts egin duzue.

Berriz diot, berdin dit nork egiten duen, baina egin behar da. Eta iduritzen zaigu guri ere espediente honen tramitazioan hasi-hasieratik izan dela huskeria edo, gutxienez, kudeaketa txarra. Eta berriz diot, urrian erran nuen bezala, bitartean irabazle edo mozkinak ateratzen dituena da, hain zuzen ere, aparkalekua egina daukana, eta hori da, denok dakigun bezala, Klinika Unibertsitarioa. Besterik ez.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señora Egaña. Señor Pérez-Nievas.*

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Muchas gracias, señor Presidente. Quiero hacer una valoración sobre el tema del parking, un tema recurrente en la vida política de los últimos años en materia tanto municipal como parlamentaria. En todo caso, Convergencia se ha manifestado siempre a favor de la construcción y en esas nos mantenemos porque creemos que es una infraestructura absolutamente necesaria a la vista tanto de las reclamaciones del Ayuntamiento como de las necesidades que se derivan de las atenciones sanitarias que se realizan en el entorno del Hospital de Navarra y de Virgen del Camino. En esa necesidad creo que coincidimos todos los portavoces que hemos intervenido y también el Presidente del Gobierno de Navarra, y también coincidimos todos en la necesidad de que la construcción de esa infraestructura no afecte a suelos destinados a infraestructuras sanitarias porque por encima de la necesidad del parking, evidentemente, en lo que estamos todos de acuerdo, lo prioritario en esa zona es estar dotados de las infraestructuras sanitarias necesarias e imprescindibles.*

Teniendo esa premisa como punto de partida y en la que estamos todos de acuerdo no creo que el expediente en relación con el parking quepa calificarlo de chapuza o de desastre; me refiero a que ha sido un expediente, como dice el Presidente, tramitado con normalidad, pero hay un punto discordante o disonante, que es, por lo menos para este portavoz, la aparente unilateralidad de la Consejera de Salud en manifestar públicamente su desacuerdo con la construcción, o su negativa en todo caso, basándose en informes –que ella tenía y que no eran conocidos por la gran mayoría– de que no se iba a construir tal como estaba previsto.

(2) Traducción en pág. 24.

Esa falta de coordinación entre el Departamento de Salud y el Ayuntamiento de Pamplona, por lo menos aparente, es la que pone el punto disonante en cuanto a lo que ha sido la gestión del expediente que se tramita con normalidad. Yo creo que si las dos administraciones hubieran hecho común públicamente un acuerdo, una revisión de lo que era el convenio perfectamente entendible desde el punto de vista de las nuevas necesidades de infraestructuras sanitarias y entendible también desde el PERI, etcétera, no habría habido ningún problema y todos los grupos parlamentarios habríamos asumido esa realidad.

En todo caso, los grupos municipales, por lo menos en cuanto a Convergencia se refiere, mostramos nuestra sorpresa por esa reacción del departamento por esa resolución y se ha mantenido y se ha ratificado en la necesidad del parking, yo creo que aquí hay que reconducir, como se ha hecho, convenientemente el asunto. Creo que estamos en un punto de partida que yo no sé si se habrá avanzado mucho o poco, en todo caso, tenemos claro que lo que se ha estudiado hasta ahora marca un panorama nuevo, y eso me parece que no es perder el tiempo, sino que es, en todo caso, hacer que las cuestiones sean lo más razonables posibles, y si se ha conseguido que se evite la ocupación de un suelo y se buscan alternativas más razonables, pues, en todo caso, bienvenidas sean. Y, por lo tanto, en esa posición nos mantenemos, que creo que es lo razonable, por lo tanto, debe continuarse con este expediente y debe hacerse al final con esas dos premisas de necesidad y, por lo tanto, de no intervención o no afectación a infraestructuras.

Y luego quiero hacer una valoración pues se está hablando de si, al final, se debe intervenir en las calles, en la avenida de Barañáin, para hacer el parking, y simplemente como miembro de la Mesa del Parlamento, por la experiencia que tenemos con el Ayuntamiento, si para hacer un parking en esta institución... Habrá que ver si los técnicos municipales consideran el hospital una institución o no, porque, si se va a pedir la intervención en una calle para hacer un parking que favorezca a una institución, las perspectivas serán bastante negativas por la experiencia que el Parlamento tiene al respecto. Solamente espero que consideren que es una necesidad social. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor Pérez-Nievas. Señor Ramirez.*

SR. RAMIREZ ERRO: *Gracias, señor Presidente. Seré muy breve para agradecer las explicaciones que nos ha trasladado el señor Sanz, Presidente del Gobierno de Navarra, y simplemente quiero hacer una consideración muy breve, y es que es notorio y evidente que estamos necesitados en la Comunidad Foral de reorganizar, reordenar, racionalizar, ampliar y estudiar los problemas derivados de la falta de plazas de aparcamiento en el recinto hospitalario, y entendiendo que hay cuestiones más importantes y que nos preocupan más, en la línea que decía el señor García Adanero, como pueden ser la paralización del plan oncológico o la apuesta por el modelo sanitario mixto del actual Gobierno, que claro que nos preocupan más, pero hay una preocupación también, a otro nivel, y es que el Gobierno de Navarra teniendo todos los elementos en su mano para poder hacer las cosas bien no las está haciendo bien, porque ya se ha puesto de manifiesto que como posibilidad para ejecutarlo podían haberse anticipado los estudios a lo que es el convenio, parece que es algo lógico, como ha puesto de manifiesto el portavoz del grupo Socialistas del Parlamento de Navarra, y al final vemos que no hay parking, cuando lo lógico hubiese sido que hubiese habido parking.*

También la lógica muchas veces es difícilmente relacionable con alguna de estas cuestiones aunque seguro que tiene su explicación. Es decir, al fin y al cabo, después de hacer un parking subterráneo en el que habrá unas cuantas plantas, y entiendo que la superficie quedará básicamente igual, que al final haya menos plazas no tiene una explicación lógica, se entiende difícilmente, porque, claro, si la superficie queda igual, porque ahí se actuará, habrá accesos, etcétera, y luego una serie de plantas y al final resulta que lo mejor es dejarlo como está porque total va a haber menos plazas pues es difícilmente entendible por la ciudadanía aunque su explicación técnica tendrá como ha puesto de manifiesto el señor Presidente del Gobierno de Navarra.

En cualquier caso, nosotros consideramos que no ha sido una actuación acertada, que se podía haber hecho mejor, de tal forma que en estos momentos ya estuviese reordenado este asunto y este problema que todos constatamos que es real que existe y que el Gobierno de Navarra y también el Ayuntamiento, ambos en manos de las mismas fuerzas políticas, tenían la sartén por el mango para haberlo solucionado, algo que no han hecho. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor Ramirez. Señor Etxegarai.*

SR. ETXEGARAI ANDUEZA: *Gracias, señor Presidente, y brevísimamente para agradecer la información aportada por el señor Presidente del Gobierno ante esta Comisión y hago mías las intervenciones de los portavoces que me han precedido pues, evidentemente, es una auténtica necesidad la que hay en este momento de aparcamiento en la zona hospitalaria de Navarra. Yo tampoco*

entiendo eso de que haciendo un aparcamiento subterráneo queden menos plazas, que después de una gran obra queden menos plazas que sin haber hecho la obra, no lo entiendo, pero, en fin, su explicación técnica tendrá si es que han sido ellos los que lo han dicho. Y tampoco me importa mucho quién lo vaya a hacer, el Ayuntamiento o el Gobierno de Navarra, sino que es absolutamente necesario que se haga, que alguien tome las riendas y dé solución a este problema. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Gracias, señor Etxegarai. Señor Presidente, cuando usted quiera.*

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Sanz Sesma): *Muchas gracias. Seré muy breve para decir, en primer lugar, señorías, que es verdad que este expediente es muy complejo, y digo que es muy complejo porque, aparte de la titularidad de los espacios y de los terrenos, que es de tres administraciones diferentes, como muy bien ha advertido el señor Puras, pues está metida también la Seguridad Social en un solar, hay también otra institución que es la Clínica Universitaria. Esta complejidad en su día, y digo esto para que nadie entienda que ha habido una cierta dejación o desinterés por parte del Gobierno a la hora de asumir la responsabilidad en el impulso de esta obra, del aparcamiento, nada más lejos de la realidad, pues, como decía, precisamente, en virtud de esta responsabilidad y de esta complejidad, el Gobierno de Navarra aceptó la propuesta del Ayuntamiento –como siempre, cuando hay algún inconveniente y alguna complejidad– de que lo hiciéramos nosotros, que ellos renunciaban a la gestión –que, sin duda, les corresponde– y, además, utilizó el argumento, siempre recurrible, de decir: es que nosotros no tenemos personal suficiente ni técnicos para poder llevar a cabo todos los procesos de carácter administrativo, etcétera, que son necesarios abordar y solventar. Y nosotros, desde la responsabilidad y desde el interés de llevar a cabo esto, asumimos esta responsabilidad. Y dijimos: de acuerdo, nosotros impulsamos la gestión y sacamos adelante todo el proceso no solamente el de ejecución sino también el de concesión, para ello es imprescindible que nos cedáis los terrenos propiedad del Ayuntamiento, cosa que hicieron; y que también nos solventéis el problema de los terrenos con la Clínica Universitaria, que también lo hicieron porque en un primer momento fue facilitada una resolución por el Ayuntamiento; incluso con la Tesorería General de la Seguridad Social, a la que se le comunicaron las acciones a realizar, y a través de un informe técnico que se pasa al Servicio Navarro de Salud se dice que de acuerdo con las últimas sentencias la parcela correspondiente a la Tesorería de la Seguridad Social puede utilizarse para el parking al considerarse este último de uso sanitario, por consiguiente, no había inconveniente en integrar los terrenos de la Seguridad Social en la construcción del parking y, por tanto, en el proyecto ya estaban contemplados los terrenos de la Seguridad Social.*

Estoy citando esto para poner de manifiesto que el expediente ha sido muy complejo y que nosotros siempre hemos estado dispuestos a facilitar su ejecución. Es verdad que estamos otra vez no donde estábamos, porque se han resuelto muchas cosas que es verdad que estaban sin resolver durante muchísimos años, y nosotros, en la medida de nuestra responsabilidad, asumimos indudablemente el costo de no haberlo ejecutado porque son muchos años los que se lleva demandando la necesidad de construir un parking, un aparcamiento en esa zona, pero en esos muchos años también ha habido gestión del Partido Socialista e indudablemente gestión de UPN. Esperemos que si no lo hacemos nosotros, que esperamos hacerlo definitivamente, lo hagan ustedes pero, en cualquier caso, compartiremos, tanto en la decisión, en la tardanza como en la posible ejecución del parking, responsabilidades y tiempos. Todos estamos ahí metidos en el carro, por lo tanto, en lo que a nosotros nos corresponde hacemos autocrítica, claro que la hacemos, no faltaba más.

¿Que hay que solucionar el problema? Cierto. ¿Que ahora tenemos estudio de viabilidad? Cierto ¿Que sabemos lo que queremos? Cierto. ¿Que ahora tenemos otras previsiones futuras? Cierto. ¿Que sabemos que preocupa este tema? Cierto. Y también sabemos que, hagamos lo que hagamos, hubiésemos tomado la decisión que hubiésemos tomado, habríamos tenido que asumir también críticas, porque si después de esos informes adoptamos la decisión de seguir adelante ahora se nos estaría diciendo: ustedes han hipotecado la creación del centro de oncología –que no sé si hubiera afectado– u otra instalación. Seguro, seguro. Y estoy convencido de que el Partido Socialista como UPN estamos más por la labor de priorizar los aspectos más directamente unidos a la salud de las personas que los aspectos unidos al bienestar o a la comodidad, como es el caso de aparcar con la máxima comodidad. Pero, vamos, para eso estamos, para gobernar y para aceptar la crítica de la oposición, y, desde luego, para hacer autocrítica como es el caso.

Tomo nota, señora Egaña, de su posición favorable al aparcamiento y lo pongo en el haber de la construcción de infraestructuras, que ya es importante que esté a favor de esta infraestructura. No ha habido problema, señora Egaña, ni muchísimo menos, aunque usted lo ha dejado caer por meter un poco de cizaña en su intervención, en la actuación de la Consejera en relación con bloquear, hipotecar o ralentizar lo que fue una decisión o una iniciativa del anterior Consejero. Le puedo garantizar que son frecuentes los contactos entre la Consejera Kutz y el ex Consejero Santiago Cervera a la hora de coordinar algunas acciones del departamento, y, además, me consta que existe una colaboración fluida a efectos de poner en común

algunas cuestiones que a iniciativa de la propia Consejera se ponen en conocimiento del anterior Consejero porque, lógicamente, fueron unos años los que él estuvo ahí y a veces es necesario utilizar también su experiencia.

Y créame si le digo que la situación del aparcamiento de la zona hospitalaria no tiene nada que ver con la rentabilidad de la Clínica Universitaria, ni, desde luego, genera ningún agravio, ningún perjuicio a los ciudadanos, porque, mire usted, el aparcamiento de la Clínica Universitaria se paga, tiene unas plazas que, indudablemente, están para uso de los profesionales del centro y tiene otras plazas que son libres, de pago. Yo me he tomado la molestia –y, además, he ganado una comida al respecto– de preguntar durante siete días en diferentes semanas cuál es el nivel de ocupación, y le puedo garantizar que todavía quedan bastantes, el nivel de ocupación viene a rondar el 50 por ciento y en muchas ocasiones incluso por debajo, lo cual quiere decir que habría plazas a utilizar de pago. Pero es que si hacemos este aparcamiento también las plazas van a ser de pago y quien va a cobrar va a ser el concesionario no la Administración, por tanto, no estamos hablando de que hay ningún agravio para el ciudadano y ningún interés por que el ciudadano en lugar de pagar al concesionario pague a la Clínica Universitaria. Lo que sí me atrevería a decir a los ciudadanos, si usted no lo entiende como un apoyo a la Clínica Universitaria, es que todo aquel que está demandando la construcción de un aparcamiento subterráneo vía concesión tiene en estos momentos la posibilidad de utilizar estas otras plazas, y no estoy haciendo propaganda, es que es verdad. El nivel de ese aparcamiento todavía deja mucho que desear. Por lo tanto, no se utilice a la Clínica Universitaria a la hora de defender este aparcamiento, porque en cuanto al dinero y en cuanto a lo que afecta a los ciudadanos no tiene nada que ver una cosa con la otra, es trasladar el dinero de la tasa o del pago del billete del concesionario a la Clínica Universitaria, que, en definitiva, tiene otro concesionario, que igual no tiene nada que ver con la Clínica Universitaria.

En fin, voy a hacer también autocrítica sobre otra cuestión, sin que sirva de precedente, pero lo voy a hacer, y es que en este tema es verdad que a nosotros quizás nos faltó tacto, y digo a nosotros, al Gobierno y al departamento, a la hora de comunicar la decisión, quizás tendríamos que haberla comunicado en primer lugar al Ayuntamiento y en segundo lugar al Gobierno y a los grupos parlamentarios. Fue una decisión que como quiera que caía en el ámbito del Servicio Navarro de Salud, un organismo autónomo, pues, al final, como la decisión era tan fácil y tan simple como decir que, efectivamente, con arreglo a lo estipulado en el convenio, las cuatro alternativas no cumplen, nos anticipamos en la decisión. Quizás el tacto nos habría obligado a haberla comunicado antes al Ayuntamiento y desde luego haberla comunicado al Gobierno y al Parlamento si hubiese sido necesario.

Termino diciendo que estoy convencido de que este aparcamiento se hará de la misma manera que estoy convencido de que la decisión que se adoptó de paralizar, una vez analizadas las alternativas, fue una decisión acertada en virtud de los informes. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Ayesa Dianda): *Muchas gracias, señor Presidente. Terminamos estas comparecencias al no haber más asuntos que tratar. Agradeciendo al señor Presidente su presencia y sus explicaciones, señorías, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 25 MINUTOS.)

Traducción al castellano de las intervenciones en vascuence:

(1) Viene de pág. 8.

SRA. EGAÑA DESCARGA: *Muchas gracias, señor Presidente. El grupo de Aralar sigue pensando lo que viene manifestando desde hace ya tiempo. En general, ustedes plantean esta nueva vía, esta vía cuatro por cuatro, de Pamplona a Orthez, como si fuera algo fundamental para el desarrollo socioeconómico de Navarra. Dicen ustedes que servirá para vertebrar el territorio, y a nuestro parecer el objetivo de esta nueva vía no es el desarrollo de Navarra sino, tal vez, favorecer la logística internacional. Es posible que desde esa perspectiva se pueda entender un proyecto de tales características.*

Nosotros veníamos diciendo desde hace ya tiempo que aquí los que tienen problemas son los que viven en el Pirineo. El estado de la carretera N-135 deja en evidencia que ustedes se han propuesto dejar que esta carretera se deteriore para, al final, crear la necesidad, pero mientras tanto no

hacen nada en serio para hacer frente a la despoblación y otros problemas que padecen en esos valles.

Cuando nosotros planteamos la proposición de ley relativa a la zona pirenaica, ustedes se posicionaron en contra. Lo que es más importante para nosotros es el desarrollo socioeconómico de esa zona, y no pensamos que con esa carretera cuatro por cuatro se vaya a conseguir lo que esa zona necesita. Nos parece que debería hacerse otro planteamiento más general por parte del Gobierno de Navarra, que diese una respuesta a las verdaderas necesidades. Y lo que vemos es, insisto, que el proyecto en cuestión puede constituir una respuesta a las necesidades de la logística internacional, pero no un proyecto destinado a responder a las necesidades que tienen los habitantes de esos valles.

Yo también estoy bastante sorprendida. Ahora parece que en la cumbre que se celebró en octubre todas las administraciones estaban de acuerdo. Yo no tengo muy claro si de verdad ha habido coordinación entre el departamento de Pirineos Atlánticos y la región de Aquitania. Hasta este momento, me parece que todavía discurren por vías paralelas.

En una sesión de la Comisión de Obras Públicas, que tuvo lugar en 2003, el representante de UPN decía que la fase de licitación comenzaría en 2005. Estamos en 2006 y el nivel de acuerdo al que han llegado todavía no supera el del estudio. Estamos hablando de lo que dijo el señor Valero el día 30 de octubre de 2003. Y a día de hoy vemos que el acuerdo alcanzado es para un estudio.

Por tanto, a nuestro parecer, habría que hacer más inversiones y de forma más generalizada en esas carreteras actualmente existentes, y ya veremos qué repercusión tiene esa nueva vía cuatro por cuatro en nuestro desarrollo socioeconómico, pero no creo que vaya a suponer un avance extraordinario para los habitantes de la zona, porque de lo que se tratará, en definitiva, es de impulsar la comunicación entre las grandes ciudades y no de construir una carretera que mejore la situación de la población local. Muchas gracias.

---

(2) Viene de pág. 20.

SRA. EGAÑA DESCARGA: *Muchas gracias, señor Presidente. Tengo que decir que en esta ocasión estoy a favor de la construcción del aparcamiento, que no estoy en contra. Así me manifesté el año pasado tanto en un Pleno como también con ocasión de una comparecencia de la señora Consejera en la Comisión de Sanidad.*

Está claro que la construcción del aparcamiento es una necesidad perentoria tanto para el personal como para los usuarios de la zona de hospitales. La verdad, yo no sé si hemos avanzado en algo desde octubre pasado. Parece ser que lo único a reseñar es que ahora contamos con el llamado PERI. De todos modos, nos parece que ha habido un retraso enorme con este expediente.

Yo dije entonces que me daba igual quién fuera a construir el aparcamiento, si el Ayuntamiento o el Gobierno, pero lo que está claro es que hay que construirlo, porque la gente lo pide y porque también lo piden los trabajadores de la zona de hospitales.

De todos modos, yo dije entonces, y lo repetiré una vez más, que en el ámbito de la sanidad y en ese departamento concreto, además de una falta de previsión, ha ocurrido que algunos temas planteados por el señor Cervera cuando era titular del departamento fueron abandonados por la señora Kutz cuando asumió la responsabilidad del departamento, y parece ser que uno de esos temas es precisamente el que nos ocupa. Yo no sé si son solamente problemas técnicos los que ha habido en la tramitación del expediente, o si ha habido también otro tipo de problemas; lo cierto es que han pasado seis años y que el aparcamiento todavía está sin hacer y, al parecer, no se ha iniciado el expediente. Y eso es algo que nos preocupa, que en este Gobierno o Ayuntamiento de Pamplona que, teóricamente, funcionan tan bien desde el punto de vista administrativo, la señora Barcina haya actuado con gran celeridad para construir otros aparcamientos y que precisamente allí donde existe una auténtica demanda social haya ocurrido algo y ustedes no lo hayan construido y hayan fallado.

Repito que me da igual quién lo vaya a hacer, pero lo cierto es que se tiene que hacer. Y también nosotros consideramos que, ya desde el inicio mismo de la tramitación de este expediente, ha habido negligencia o, al menos, una mala gestión. E insisto en que, tal y como dije en octubre, quien mientras tanto se está embolsando los beneficios o ganancias no es otro que quien tiene ya construido el aparcamiento, que es, como todo el mundo sabe, la Clínica Universitaria. Nada más.

Imprime: Gráficas Lizarra, SL (Estella). Depósito Legal: NA – 3132-2004
Papel Ecológico Reciclado