DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

IV Legislatura | Pamplona, 14 de octubre de 1998 | NUM. 23

COMISION DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOSE RAMON URDIAIN MARTINEZ

SESION CELEBRADA EL DIA 14 DE OCTUBRE DE 1998

ORDEN DEL DIA

—— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el paso de la N-1 por Olazti.

—— Comparecencia, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la Declaración Institucional firmada para la transformación en autovía del tramo Medinaceli-Tudela.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 33 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el paso de la N-1 por Olazti (Pág. 2).

Abre la sesión el Vicepresidente de la Comisión, señor Urdiáin Martínez, que cede la palabra al representante del grupo que ha solicitado la comparecencia, señor Zabaleta Zabaleta (G.P. «Ezker Abertzalea»), a quien responde el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Palacios Zuasti (Pág. 2).

Se suspende la sesión a las 16 horas y 55 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 3 minutos.

En el primer turno de intervenciones toman la palabra el señor Zabaleta Zabaleta, a quien responde el Consejero, la señora Arboniés Bermejo (G.P. «Izquierda Unida-Ezker Batua de Navarra») y el señor Ciáurriz Gómez (G.P. «Mixto»), a quienes responde, conjuntamente, el Consejero (Pág. 6).

En el segundo turno intervienen los señores Zabaleta Zabaleta y Larráyoz Lezáun (G.P. «Convergencia de Demócratas de Navarra»), a quienes responde, tras cada intervención, el Consejero (Pág. 9).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 47 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 52 minutos.

Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la Declaración Institucional firmada para la transformación en autovía del tramo Medinaceli-Tudela (Pág. 13).

Toma la palabra el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Palacios Zuasti (Pág. 13).

En el primer turno intervienen los señores Platero Alda (G.P. «Socialistas del Parlamento de Navarra») y Larráyoz Lezáun, la señora Arboniés Bermejo y el señor Ciáurriz Gómez, a quienes responde, conjuntamente, el Consejero (Pág. 16).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 42 minutos.

(COMIENZA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 33 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el paso de la N-1 por Olazti.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Buenas tardes, señorías. Por parte del Grupo Parlamentario de Ezker Abertzalea se ha solicitado la comparecencia, ante esta Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Antes de dar la palabra al portavoz del grupo que ha solicitado la comparecencia, quiero saludar y dar la bienvenida al Consejero y al Director General de Obras Públicas. A continuación, tiene la palabra el señor Zabaleta.*

SR. ZABALETA ZABALETA: *Arratsalde on, buenas tardes. La historia del paso inferior para uso ganadero en término de Olazti es una aspiración y una necesidad de ese pueblo, puesta de manifiesto desde el inicio de las obras de la autovía de Sakana y desde antes, incluso, de esa construcción. El no haberse llevado a efecto dicha reivindicación pone de manifiesto, a nuestro juicio, entre otras cuestiones, una incapacidad de comunicación por parte del actual Gobierno minoritario, así como una actuación errática, contradictoria e, incluso, llena de irregularidades por parte de la Administración y, concretamente, por la Consejería de Obras Públicas regentada por el señor Palacios.*

Olazagutía presentó alegaciones en tiempo y forma con respecto al proyecto de la autovía, y dichas alegaciones fueron respondidas por Orden Foral 630/96, de 28 de febrero, que dice textualmente lo siguiente: "Respecto al segundo paso subterráneo solicitado tampoco existe en la actualidad, en este punto, paso bajo la carretera ni bajo el vial del polígono industrial. Existe un paso exclusivamente peatonal bajo el ferrocarril, que está en deficiente estado, y que sirve exclusivamente para cruzar de un lado al otro de la vía del tren sin continuidad en la carretera. La ejecución del desdoblamiento no cambia la situación actual, por lo que se desestima la alegación". Pero el texto de la misma Orden Foral sigue a continuación literal-

mente: "No obstante, si el ayuntamiento pudiera definir una solución técnica y económicamente razonable que permitiera mejorar la situación actual, siempre que justifique adecuadamente su necesidad, el Gobierno de Navarra, en su caso, podría acometer la citada solución".

Ha entendido el Ayuntamiento de Olazti, y entiende actualmente, que este último supuesto se cumplió íntegramente ya que el ayuntamiento se puso en contacto con el entonces Consejero, señor Ibero, y no sólo demostró la necesidad de su pretensión y la viabilidad económica y técnica de la misma, sino que llevó esta convicción al ánimo del entonces Consejero, señor Ibero, el cual dio órdenes e instrucciones para proceder a proyectar y acometer la obra solicitada.

El Consejero señor Ibero como consecuencia de una reunión celebrada el 3 de abril del 96 con los ayuntamientos de Ziordia y Olazagutía dio instrucciones concretas y, entre ellas, una muy específica que se haya consignada en el informe del Jefe de Servicio, de 23 de abril del 96, y que dice expresamente: "Reconsiderar y asumir la reconstrucción de un paso de ganado bajo el ferrocarril actualmente en estado de ruina". En su informe del 4-6-96, el Director de Caminos da a éstas y otras obras el carácter de proyectos de obras complementarias. Paradójicamente, no existe, que se conozca, ninguna contraorden escrita con respecto al acuerdo precitado y que constituyó un verdadero convenio entre el Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Navarra y los municipios de Olazagutía y de Ziordia.

Esta es la primera pregunta que se formula al señor Palacios: ¿Ha dado en algún momento, por escrito, instrucciones contrarias a las que diera en su momento su predecesor, señor Ibero, como consecuencia de la reunión habida con los Ayuntamientos de Ziordia y Olazagutía el día 3 de abril del 96 El ayuntamiento de Olazti sostiene que no es necesaria ninguna Orden Foral diferente de la número 630/96 porque, precisamente, en esa Orden Foral existe cobertura para la construcción solicitada si se da el supuesto y se interpreta en el contexto de las actuaciones posteriores. En consecuencia, a este razonamiento el Ayuntamiento de Olazagutía ha recurrido al Tribunal Superior de Navarra y ha interpuesto un recurso contencioso-administrativo en reclamación de la construcción alegada en su día.

La gran confusión que se origina en este tema proviene de que la cuestión aducida hasta ahora ha sido mezclada y confundida con otra cuestión, que, en principio, es completamente ajena, como es el cobro de las tasas por parte del Ayuntamiento de Olazagutía a las empresas constructoras y, concretamente, Agroman y la UTE formada por varias empresas navarras por el vertido en un vertedero municipal público. ¿Quién origina esta confusión? Creemos que se origina desde el Departamento de Obras Públicas y concretamente desde la Consejería del señor Palacios. No la origina el Ayuntamiento de Olazagutía, por cuanto este Ayuntamiento ya tenía su ordenanza previamente y estaba cobrando las tasas, incluso, a los propios vecinos. Y, además, y ésta es la razón más importante, por cuanto la decisión del Consejero señor Ibero no incurría en esta confusión.

En el condicionado de la obra se dice que las tasas del vertido serán por cuenta de la constructora y, de hecho, conforme a las ordenanzas vigentes y no recurridas, la deuda de las empresas que han realizado los vertidos para el ayuntamiento asciende, según el ayuntamiento, a cerca de doscientos millones de pesetas, que ya están requeridos de pago y, por cierto, recurridos también en el contencioso-administrativo por las empresas, aunque la ordenanza propiamente dicha es firme y no se halla recurrida.

Según nuestras noticias fue el Consejero señor Palacios el que propuso al ayuntamiento el reducir las tasas, formulando la propuesta de que se haría el paso subterráneo si se rebajaban sustancialmente dichas tasas. El Ayuntamiento de Olazagutía entró a negociar esta cuestión, pero poniendo por delante algunas cautelas legales, concretamente, que la rebaja fuese informada favorablemente por el Departamento de Administración Local y que el dinero no percibido por el Ayuntamiento revirtiese al pueblo en forma de ejecución de determinadas obras públicas. Ha de recordarse que el Consejero señor Ibero había asumido la construcción del paso inferior sin contraprestación alguna.

Se tuvieron dos reuniones por parte del Ayuntamiento de Olazagutía con el señor Palacios, con presencia del Director General, don Alvaro Miranda, llegándose por el señor Palacios a ofertar, primeramente, 40 millones y luego hasta 60 millones de pesetas. Ha de hacerse también hincapié en que nunca las ofertas de pago de las tasas han provenido de las empresas constructoras, sino simplemente del Departamento de Obras Públicas.

Y en tal estado de cosas formulamos las siguientes cuestiones: ¿Por qué se introduce o se permite que se introduzca la cuestión de las tasas por desescombro en un tema como el del paso subterráneo? ¿Por qué no se respeta la instrucción dada precedentemente por el Consejero anterior, señor Ibero, como consecuencia de un acuerdo con los ayuntamientos indicados y sin ninguna contraprestación ni condición con respecto a las tasas? ¿Existe algún compromiso asumido con las empresas constructoras acerca de que los vertidos podrían efectuarse gratuitamente? Y si existe, ¿cuál es ese compromiso? Si no existe compromiso con las empresas constructoras, ¿por qué se han unido o

confundido estas cuestiones? ¿Existió algún intento o algún estudio de expropiar la escombrera de Olazti, conocida como escombrera de Altamira, y se desechó en su caso tal posibilidad porque ya era de uso público?

En resumen, se ha dejado de construir un paso subterráneo cuando ya están hechas las cuatro calzadas de la vía, y ese paso subterráneo es unánimemente reivindicado y a nuestro juicio necesario. Se ha incumplido un acuerdo asumido entre unos representantes legítimos de dos municipios y un Departamento del Gobierno de Navarra. Se ha incumplido una resolución administrativa por la vía de hecho y sin dictarse, que conozcamos, una resolución escrita que la contradiga. Y se han confundido y a nuestro juicio, incluso, mezclado dos intereses de naturaleza y rango diferente, como son el interés público por un paso subterráneo y el interés económico de las constructoras por no pagar unas tasas legal y previamente establecidas.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señor Zabaleta. A continuación, tiene la palabra el señor Consejero para que nos informe sobre el paso de la Nacional 1 por Olazti, tal y como se expresa en el orden del día. Señor Consejero, cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Señor Presidente, señoras, señores Parlamentarios, miembros de esta Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras, muy buenas tardes. Dos son los extremos sobre los que, tal y como consta en la solicitud de comparecencia que presentó el señor Romeo, con fecha de 17 junio pasado, quiere que informe esta tarde. Trataré de contestar a los mismos.*

Por ello, el desarrollo de mi exposición lo centraré en manifestar las razones por las que este Gobierno de Navarra no ha llevado a cabo las obras o actuaciones que se hubiesen podido derivar de las alegaciones presentadas en su día por el Ayuntamiento de Olazagutía. De todas formas, al ser un asunto sobre el que hemos tratado de forma reiterada tanto en esta Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras como en el Pleno de la Cámara, es por lo que creo que sería ocioso volver a desarrollar todas las razones que se han expuesto repetidamente a lo largo de muchos meses y de muchas intervenciones, a las cuales me remito en estos momentos.

Ciñéndome al paso de Olazagutía, tengo que decir que su Ayuntamiento presentó una serie de alegaciones en la fase de información pública del proyecto de desdoblamiento de la autovía N-1, Olazagutía-Ziordia. En total, fueron cinco las alegaciones presentadas por dicho ayuntamiento, y todas ellas fueron rechazadas en la aprobación definitiva del proyecto realizado por la Orden Foral que ha citado el portavoz de Herri Batasuna, señor Zabaleta, que es la número 630/1996, de 28 de febrero, a la que tantas veces nos hemos referido en ocasiones anteriores. En este caso, como saben ustedes, en la fecha de aprobación de la Orden Foral, era otro el Consejero de Obras Públicas del Gobierno de Navarra.

A lo largo del tiempo en el que yo he sido titular del Departamento y durante el desarrollo de las obras no se ha hecho otra cosa sino cumplir con lo establecido en la aprobación definitiva hecha mediante la Orden Foral. Es cierto que el Ayuntamiento de Olazagutía volvió a reclamar que se atendieran en todo o en parte sus alegaciones, pero a lo largo de la ejecución de la obra se mantuvo por parte de los servicios técnicos del Departamento que no estaban fundadas tales peticiones. Por tanto, nos encontramos en un caso que es habitual, y se ha dado y se dará siempre, de discrepancia de opiniones entre lo planteado por un ayuntamiento y lo establecido por el Gobierno de Navarra. En dichas relaciones que, como digo, son habituales entre los ayuntamientos y el Gobierno, unas veces hay coincidencia de criterios y otras veces no. En este caso, como les he dicho, nuevamente estudiadas las cuestiones planteadas por Olazagutía no se entendieron justificadas las peticiones realizadas por su ayuntamiento.

De todas formas, el señor Zabaleta ha hecho referencia a un escrito del Director del Servicio de Caminos, de fecha 23 de abril de 1996, que es como consecuencia de una reunión que mantuvieron los Ayuntamientos de Ziordia y Olazagutía, el día 3 de abril, con mi antecesor en el cargo. También de este documento hemos hablado en muchas ocasiones. El punto cuarto, que es el que ha leído el señor Zabaleta, dice: "Reconsiderar y asumir la reconstrucción de un paso de ganado bajo el ferrocarril actualmente en estado de ruina". Y lo que tengo que decir es que Renfe reconstruyó ese paso bajo el ferrocarril. Si el señor Zabaleta lee, verá que nada se dice bajo la autovía, sólo bajo el ferrocarril, y Renfe reconstruyó ese paso bajo el ferrocarril.

Por otro lado, considero del máximo interés contestar a la segunda parte de la solicitud de comparecencia formulada por el señor Romeo, que es el segundo de los extremos, tal y como él lo denomina en su escrito, ya que trae a colación el cobro de tasas por el uso del vertedero de Altamira en ese término municipal de Olazagutía, que ha supuesto otro motivo de discrepancia con dicho ayuntamiento, y donde tampoco hubo posibilidad de acuerdo ante la postura del mismo. El volumen de tierras sobrantes que debían llevarse a vertedero, tanto desde las obras del nudo de Alsasua como desde las obras del desdoblamiento de la N-1, era impor-

tantísimo y ascendía a más de 580.000 metros cúbicos. Desde el principio se tenía previsto que ese volumen de tierras se transportara al vertedero de Olazagutía, el de Altamira, en donde incluso se contaba por parte del Departamento de Obras Públicas con un proyecto para su posterior recuperación medioambiental.

Además de esa recuperación medioambiental, igualmente se preveía el pago de un canon razonable y habitual a dicho ayuntamiento. Como se pueden imaginar sus señorías, la utilización del vertedero, llenarlo con más de 580.000 metros cúbicos de tierra, era especialmente beneficioso para el propio Ayuntamiento de Olazagutía, toda vez que además de cobrar un canon económico y tener unos ingresos por ello, tras su utilización se iba a proceder al sellado y recuperación del mismo, con las consiguientes ventajas medioambientales tanto para el municipio como para la zona. Como los terrenos de dicho vertedero ya estaban siendo usados como escombrera, los servicios del Departamento, como ha sucedido en ocasiones anteriores en otras obras, consideró que no era necesario expropiárselo al Ayuntamiento de Olazagutía, toda vez que tenía capacidad suficiente para la cantidad de tierras que allí se tenía que trasladar y se contaba, como ya les he dicho, con una propuesta de sellado y rehabilitación medioambiental.

Cuál no sería la sorpresa del departamento y, sobre todo, la gravísima preocupación y quebraderos de cabeza que supuso para el desarrollo de la obra, cuando una vez que ya se había producido un vertido significativo de tierras en dicho vertedero, el Ayuntamiento de Olazagutía puso de manifiesto que al no haber sido expropiado pretendía el cobro de la desorbitada tasa de 3.965 pesetas por camión. Sus señorías sabrán que los camiones de obra transportan una cantidad aproximada de diez metros cúbicos de tierras de obra en cada viaje, con lo cual, la tasa que pretendía cobrar el Ayuntamiento de Olazagutía representaba un precio de casi cuatrocientas pesetas por metro cúbico vertido. Este precio de vertido de tierras era tan absolutamente desproporcionado y, a nuestro parecer, abusivo que representaba un verdadero dislate en relación con el precio habitual cobrado en operaciones de este tipo. Para que sus señorías se hagan una idea de lo que les estoy exponiendo, el canon pagado por vertido de tierras en otro tramo de esta misma autovía de la Barranca, en el denominado vertedero de Dermau, fue de 12'72 pesetas por metro cúbico, es decir, treinta veces menos de lo que pretendía cobrar el Ayuntamiento de Olazagutía.

Ante esa exigencia abusiva y desproporcionada, el Gobierno de Navarra se veía en un serio compromiso con las empresas constructoras, ya que éstas habían recibido instrucciones desde la Administración para que vertieran las tierras en dicho vertedero para, como ya les he dicho en varias ocasiones, proceder después a su clausura y recuperación medioambiental. Por tanto, a finales de 1996, con las obras ya plenamente en ejecución y sin alternativas inmediatas de vertedero de tierras en la zona, la Administración y las propias empresas constructoras nos encontramos con el dilema de tener que abonar dicho precio desorbitado al Ayuntamiento de Olazagutía o tener que parar las obras hasta conseguir otras zonas de vertido con su correspondiente tramitación administrativa y medioambiental. Como se pueden imaginar sus señorías, esta paralización iba a suponer unos serios perjuicios económicos para las empresas que, lógicamente, deberían ser asumidos por la propia Administración, es decir, por el Gobierno de Navarra.

Así las cosas y como ya les he dicho, desde el Departamento se intentó llegar a un acuerdo razonable con el Ayuntamiento de Olazagutía. Dicho acuerdo consistía en el pago de un total de 60 millones de pesetas por el uso del vertedero, que equivalía a pagar a 125 pesetas por metro cúbico. Recuerden, ya les he dicho antes, que en el vertedero de Dermau se había pagado en esa misma obra de la autovía a 12'72 pesetas por metro cúbico vertido y, además, a realizar las operaciones de sellado y rehabilitación medioambiental.

Como pueden ver sus señorías, con esta generosa propuesta del Departamento se veía la buena voluntad que había por nuestra parte para resolverlo. A pesar de ello, el acuerdo no fue posible, y a partir del primer trimestre de 1997 las dos empresas constructoras que ejecutaban respectivamente las obras del nudo de Alsasua y del desdoblamiento de la N-1 fueron conminadas por parte de la Administración, es decir, por el Departamento de Obras Públicas, para que buscasen unos vertederos alternativos. Para esa fecha el Ayuntamiento de Olazagutía había girado ya 104 millones de pesetas de tasas a las dos empresas constructoras que correspondían a los 260.000 metros cúbicos que, aproximadamente, ya se habían vertido allá.

Dado que había sido la propia Administración la que había conminado a las empresas constructoras a que utilizasen este vertedero, la propia Administración, sin pretenderlo, les había hecho incurrir a dichas empresas en un grave quebranto económico sobre sus previsiones habituales de coste de vertido ya que, como les he indicado, el Ayuntamiento de Olazagutía les vino a cobrar un precio que era treinta veces superior al esperado. Ante lo desproporcionado del precio cobrado, las empresas constructoras han recurrido ante los tribunales de justicia dicho cobro de tasas alegando lo desproporcionado del precio y solicitando que una vez que estos les den la razón y ganen, por tanto, el pleito, pasen a pagar un precio razonable. Si no

fuera así, si los recursos no prosperan, el Gobierno de Navarra tendría que proceder a respaldar económicamente a las empresas mediante un expediente de responsabilidad patrimonial de la Administración, por lo que tendrían que ser las arcas forales las que deberían correr con el sobreprecio abusivo y desorbitado que ha sido cobrado por el Ayuntamiento de Olazagutía.

Y para concluir esta intervención les indicaré a sus señorías que a partir del primer trimestre de 1997, y ante la negativa del Ayuntamiento de Olazagutía de llegar a un acuerdo sobre el uso del vertedero y su precio, las empresas constructoras debieron dedicarse a buscar una solución a los vertidos de tierras. Las soluciones adoptadas fueron de lo más variopintas, ya que tuvieron que aguzar el ingenio, lo cual no deja de ser chocante en obras que en su conjunto sumaban más de cinco mil millones de pesetas. Y así, en la obra del nudo de Alsasua se aprovecharon las propias isletas de la obra como zona de vertido, lo cual, por cierto, ha supuesto una mejora estética.

Y en la obra de la N-1, es decir, Alsasua límite con Alava, se utilizaron las fincas expropiadas a lo largo de los trazos para repartir a cucharadas las tierras sobrantes, a la vez que también se exportaron, entre comillas, tierras a la provincia de Alava y también se alcanzó, sin ningún problema y en un plazo récord de quince días, un acuerdo con el Ayuntamiento de Alsasua, que se firmó el 18 de abril del año 97, para el uso de un vertedero en dicho término municipal mediante el pago de unas 25 pesetas el metro cúbico. El documento, lo tenemos aquí, y si alguno de ustedes quiere lo puede ver. Les recuerdo que el precio que pretendía cobrar el Ayuntamiento de Olazagutía era, ni más ni menos, que de cuatrocientas pesetas metro cúbico, es decir, quince veces más caro.

Concluyo diciendo que, como todos ustedes saben, la obra del nudo de Alsasua y del desdoblamiento de la N-1 se puso felizmente en servicio el día 23 de junio. Ese y no otro era el principal objetivo del Gobierno de Navarra, ya que por ese importantísimo eje de comunicación han pasado y seguirán pasando más de medio millón de coches al mes. Soy el primero en lamentar que las negociaciones con el Ayuntamiento de Olazagutía no hayan podido acabar en acuerdo. Si hubiese sido así hoy contarían con unos ingresos razonables por el vertido de las tierras y, además, se hubiera recuperado medioambientalmente el vertedero de Altamira. De momento, es todo lo que tengo que informar. Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Consejero. Al objeto de que sus señorías puedan preparar sus intervenciones, vamos a proceder a suspender la sesión durante un tiempo de siete minutos. Se suspende la sesión.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 16 HORAS Y 55 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 3 MINUTOS.)

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Señorías, reanudamos la sesión. Tiene la palabra el portavoz de Herri Batasuna, el señor Zabaleta.*

SR. ZABALETA ZABALETA: *Buenas tardes. En primer lugar, he dicho en mi exposición anterior que, según nuestras noticias, y se lo pregunto de todos modos al Consejero, en el condicionado de obras la responsabilidad de pagar las tasas por los vertidos corresponde a las empresas, no corresponde a la Administración. La primera pregunta sería: si eso es así, ¿por qué la Administración trata de resolver ese problema que le es ajeno una vez firmados los contratos? En conexión con eso, el vertedero de Olazagutía, al que nos hemos venido refiriendo, era un vertedero del ayuntamiento y estaba abierto y con una ordenanza que era, evidentemente, conocida por el Gobierno de Navarra. Tenía que serlo por necesidad. Y si era así, también se ha hablado aquí de la expropiación, ¿por qué se dieron indicaciones a las empresas de que podían verter allá? ¿Quién les dio esas indicaciones? ¿O es que estaban dadas de antemano? ¿Cuál es, en suma, la relación que había entre las empresas y el departamento? Porque si las que estaban obligadas al pago eran las empresas, ¿por qué el que hace la oferta, primero de 40 millones y luego de 60 millones, es el señor Palacios?*

Realmente, creemos que en el momento en que se hace esa oferta, primero de 40 millones y luego de 60, y que según nuestras noticias, además, el ayuntamiento pedía 80 y el paso subterráneo, se estaban uniendo ambas cosas: el hecho de que la tasa fuese modificada y se accediese a la petición de la realización del paso subterráneo. Porque, efectivamente, yo he leído también que en la cuarta de las instrucciones del señor Ibero –que el señor Consejero no me ha contestado si él también dio instrucciones por escrito– se habla del paso del ganado bajo el ferrocarril. Pero también es cierto, y todo el mundo conocemos esos parajes, que el paso inferior del ferrocarril lo tenía que hacer Renfe. Eso es evidente. Y el que tenía que hacer el Gobierno de Navarra es el que tendría que estar a continuación, porque siendo como son el ferrocarril y la autovía paralelos y cercanos, ya me dirá usted adónde va el ganado que pasa por debajo del ferrocarril y qué hace a continuación: ¿Andar por la franja de terreno que hay entre autovía y ferrocarril?

Realmente, esa frase que yo he leído literal y fielmente de lo que dice en el texto se refería a lo que el Gobierno de Navarra podía hacer, que era el paso subterráneo por debajo de la autovía. Y si no se hizo ese paso subterráneo por debajo de la autovía, ¿por qué se rompieron las negociaciones cuando se estaba en esa posibilidad de haber llegado a ese acuerdo, que era el de los 60 millones ofrecidos desde el departamento y los 80 pedidos desde el ayuntamiento?

En todo caso, la cuestión fundamental es: ¿Por qué asumió la Consejería de Obras Públicas una responsabilidad de pago que, según el condicionado de las obras y de los contratos, correspondía sólo a las empresas? Y si se dieron a las empresas esas instrucciones de que podían verter en Olazagutía que, en todo caso, no serían del tiempo del que usted es Consejero, sino anteriores, y entonces no se las habría dado usted, ¿por qué se les dieron si es que no se contaba con el correspondiente acuerdo al respecto con el Ayuntamiento de Olazagutía?

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Gracias, señor Zabaleta. Señor Consejero, ¿quiere responder? Tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias. Creo que en mi primera exposición he dejado claros los dos extremos que solicitaba el señor Romeo en su pregunta por escrito. Como ya les he dicho, aquí hubo unas alegaciones, cinco alegaciones en total, que fueron presentadas por el Ayuntamiento de Olazagutía en la fase de exposición pública, y que fueron contestadas por esa famosa Orden Foral de todos conocida, del 28 de febrero de 1996.*

Después, haciendo historia, el día 3 de abril es cuando se celebra la reunión, y aparece ese ya también famoso escrito del Director del Servicio de Caminos que para muchos es la ley. Y el señor Zabaleta sabe que lo que aparece escrito es lo siguiente: "Reconsiderar y asumir la reconstrucción de un paso de ganado bajo el ferrocarril actualmente en estado de ruina". Como le digo, el paso de ganado bajo el ferrocarril fue reconstruido por Renfe. Aquí, en esta ley, que es la ley de 23 de abril de 1996, del Servicio de Caminos, porque para ustedes es ley, las Ordenes Forales no tienen sentido, sino que hay una reunión el 3 de abril que luego se pone en un escrito, y lo que pone en esa ley es el paso bajo el ferrocarril. Como le digo eso está rehabilitado.

Con relación al tema del vertedero de Altamira en el término de Olazagutía, éste era un vertedero de dudosa situación legal. Nosotros entramos en el departamento a finales de septiembre y para fines del año 96 ya se habían vertido allí 260.000 metros cúbicos, que son esos 104 millones que se habían girado en ese momento, a finales del año 96 o primeros del 97. Para entonces ya se habían vertido 260.000 metros cúbicos y había un acuerdo entre el ayuntamiento y entre los técnicos del departamento de que se iba a verter ahí estas tierras para luego proceder a su recuperación medioambiental y, de esa forma, poder clausurar el vertedero.

¿Por qué hubo esas conversaciones entre el departamento y el ayuntamiento para el tema del vertedero? Ya lo he dicho en mi primera intervención: porque desde el departamento se había conminado a las empresas para que vertieran ahí las tierras y, por lo tanto, se les había hecho incurrir en unos gastos que ellas no esperaban porque la ordenanza la cambió el Ayuntamiento de Olazagutía cuando ya se estaban llevando las tierras allí, y se pasó a esa cantidad, que he calificado antes de abusiva, porque si, como les decía, en Dermau el precio que se estaba pagando era de 12'72 pesetas por metro cúbico, en éste se tenía que pagar 396'50. Eran 39.650 pesetas por camión. Y en un camión, como les he dicho, van unos diez metros cúbicos. Por lo tanto, como era el departamento el que había conminado a las empresas a que llevasen las tierras allí, habían incurrido en ese gasto como consecuencia de unas instrucciones que se habían dado desde la dirección de obra, desde los servicios técnicos del departamento, porque el objetivo era ése: se pagaba un canon razonable, esas 12, 15, 20 pesetas y luego, además, se recuperaba el vertedero.

Entonces, el acuerdo que se les planteó era pagarles hasta 60 millones de pesetas y luego la recuperación medioambiental. Y entonces, ellos también plantearon que se les hiciera un polideportivo de 180 millones de pesetas. Esto era algo que trascendía del Departamento de Obras Públicas. El Departamento de Obras Públicas se dedica a hacer obras de carreteras y tiene que pagar los vertidos, pero comprometerse a hacer polideportivos, yo no sé si eso en épocas pasadas ha ocurrido, por lo menos en esta época no. Me remito, porque éste es un tema del cual hemos hablado en reiteradas ocasiones en esta Comisión y en Pleno, como he dicho también al principio de mi intervención anterior, a lo que he dicho en todas esas ocasiones.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señor Consejero. Vamos a proceder a abrir un turno de intervenciones. ¿Grupos parlamentarios que quieren intervenir? Señora Arboniés, tiene la palabra.*

SRA. ARBONIES BERMEJO: *Gracias, señor Presidente. Esto me recuerda a una serie de televisión que se llamaba Enredo, porque después de escuchar la exposición, el tipo de negociaciones, la cantidad de tasas o de precios diferentes que se pueden pagar por el metro cúbico de tierra, esos*

acuerdos o reuniones, que yo no sé si habría que levantar acta o qué, yo lo que percibo es una falta de claridad. Y, realmente, en negociaciones entre dos entidades públicas debería haber no solamente un tipo de posturas claras sino, además, un tipo de negociaciones en las que, al final, se pudiera llegar a acuerdos que fueran respetados, porque aquí, por lo que veo, si nos situamos en términos del propio ayuntamiento hay una subida de tasas que, realmente, yo no sé si responde a este tipo de negociaciones, porque, y lo digo entre comillas, a veces parecen negociaciones de tenderos en vez de entidades públicas. Aquí, al final, ha salido un polideportivo. Entonces, no sé exactamente, cuando se negocia, qué tipo de negociaciones caben, qué posturas y a qué acuerdos se llegan, porque alguien garantiza a unas empresas que pueden verter en determinado vertedero y resulta que se les ha asegurado algo que no estaba seguro. Eso es lo que se percibe.

A esto se le han dado, desde luego, muchísimas vueltas y cuantas más vueltas se le da nos enteramos de más cosas que no sabíamos, con lo cual, yo creo que para negociaciones, no sé si presentes y futuras, las posturas deben ser claras. Lo que se negocia debe ser garantizable porque, desde luego, aquí hay un vertedero que, por lo visto, no se pudo utilizar o cuando se intentó utilizar se ha visto varios precios de tasas, desde 12 pesetas hasta las 400 que el ayuntamiento pretendía cobrar, lo que se percibe es que mediante el cobro de esas tasas querían llegar a lo que no pudieron llegar de alguna manera.

Como conclusión, pienso que este tipo de negociaciones deben ser llevadas de otra manera, o los acuerdos a que se llegan deben ser acuerdos que, realmente, tengan que estar escritos y suscritos por ambas partes para que no lleguemos a lo que ahora mismo aquí se ha percibido.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señora Arboniés. Señor Ciáurriz, tiene usted la palabra.*

SR. CIAURRIZ GOMEZ: *Gracias, señor Presidente. Voy a ser también muy breve porque creo que el asunto está explicado en esta ocasión y, de alguna forma, en otras comparecencias, como ha dicho el Consejero. Yo lo que no acabo de entender es si el departamento, y eso no se ha desmentido, sabía que era obligación de los contratistas el pagar las tasas del vertido de esos residuos. Si la Orden Foral estaba en vigor y, por tanto, era conocida por el departamento, no sé si el Consejero considera que hubo por el departamento –no sé si en el momento que estaba usted o antes– una actuación precipitada y una falta de diligencia al haber conminado a las empresas, como le he oído decir al señor Consejero, para que vertieran en un lugar en el que se sabía cuál era el precio y cuya existencia se conocía cuando se iniciaron las obras.*

Por otra parte, también me ha parecido entender, en esta última intervención que ha tenido contestando al señor Zabaleta, que la ordenanza se modificó después de iniciado el vertido. Eso me ha dejado más alucinado, porque si realmente estaba en funcionamiento el vertido de los residuos y existía la ordenanza, el que se modifique por el camino y no haya por parte del Gobierno, por parte del departamento y por parte de las propias empresas un recurso que impida esa modificación de algo que se está ya produciendo pues también me parece extraño.

En cualquier caso, tampoco acabo de entender cómo el Consejero acepta con tanta resignación, y yo creo que con una amplitud de criterios que me gustaría que se tuviera también en otras ocasiones, el hecho de que, como señalaba en su intervención, si prosperaba el recurso interpuesto por las empresas, la Administración tendría que salir al paso del pago con un expediente de responsabilidad patrimonial, dando ya por hecho que es competencia de la Administración asumir ese pago y ya anunciando la iniciación, en su caso, de un expediente, nada menos, de responsabilidad patrimonial. Es decir, un expediente en el que hay que asumir una responsabilidad y que alguien será el responsable de que eso ocurra, porque esa responsabilidad patrimonial se produce como consecuencia de actuaciones no del todo diligentes de la propia Administración.

Por tanto, quisiera que eso se aclarara más, si se puede aclarar. Si se sabía la existencia de la ordenanza y si esa ordenanza se modificó o no por el camino, como me ha parecido entender en la última exposición. Si el departamento, fuera quien fuera el que lo dirigiera por entonces, no actuó de forma precipitada, no diligente, conminando a las empresas a verter los residuos en un vertedero que no era controlado por ellos y, por tanto, que tenía unos precios y que podía aligerar los problemas. Y, en cualquier caso, si tiene tan claro también el departamento que debe asumir esa responsabilidad patrimonial, porque si el pago inicial era responsabilidad de las empresas, y si no se exigen otras responsabilidades, no sé hasta qué punto puede asumir el patrimonio público de Navarra el pago de algo que alguien cometió el error –no sé si este departamento, el anterior o el que fuera–, pero, evidentemente, me da a mí la impresión que de todo esto se deduce que hubo una actuación poco diligente de quienes tuvieron en su momento la obligación y la responsabilidad de dirigir esta cuestión.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señor Ciáurriz. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias. Como les he dicho, esto es algo que nosotros nos encontramos cuando llegamos al departamento; ya estaba dada esta orden para que se llevasen las tierras a ese vertedero de Altamira y, como les he dicho, existía ese compromiso entre el departamento y el ayuntamiento. En ningún momento cabía pensar por parte de los responsables cuando tomaron la decisión que se iba a cobrar un precio tan abusivo como el que se cobró. Eso es lo que sucedió. Se había llegado a ese acuerdo de que se iban a llevar allí las tierras y que luego se iba a recuperar medioambientalmente ese paraje. Entonces, una vez que ya se dejó entrar, es cuando se cobró ese precio de 39.650 pesetas el camión.*

¿Y qué había sucedido? Que a las empresas se les había dicho, por parte de los responsables del departamento, que lo que tenían que hacer era llevar las tierras allí, porque se había llegado a un acuerdo con el ayuntamiento, para después recuperarlo medioambientalmente. Y lo que desde el departamento se pensaba en todo momento es que el canon que se iba a cobrar iba a estar en una cantidad próxima a ésa de Dermau, que podían ser las 12'72 pesetas o las 15 o las 18, pero nunca que iba a ser treinta veces más caro.

Entonces, ¿qué ocurre? Que a finales del año 96 nos encontramos con que se habían girado los 104 millones de pesetas, con una obra de 5.000 millones de pesetas en marcha, y que había que buscar soluciones. Entonces es cuando se tienen las conversaciones, que son habituales, señora Arboniés, entre los departamentos del Gobierno de Navarra y los ayuntamientos, como pueden tener también los ayuntamientos. Y en esas conversaciones se puede pedir lo que se quiera por parte de los responsables municipales. Se puede pedir la luna, pero no se da la luna. Y en este caso, nos encontrábamos con esa situación, con que nos dejaban la obra empantanada porque no había vertederos y había que pararla. Y es una obra, como les he dicho, muy importante, y el objetivo del Gobierno de Navarra era ponerla en marcha a tiempo porque por allí pasan al mes medio millón de coches. Era importante que se pudieran cumplir los plazos y, por eso, ante esa situación se pensó en pagar los 60 millones y recuperar medioambientalmente. Y entonces es cuando piden también un polideportivo. Y nosotros les dijimos que de polideportivos la verdad es que no podíamos ni hablar porque eso sería competencia de otro departamento del Gobierno de Navarra, y que tendrían que hablar con ellos por los cauces normales. No sé qué hay que hacer para conseguir un polideportivo, pero el Departamento de Obras Públicas, por lo menos en este momento, no se dedica a hacer otro tipo de obras más que ésas.

Y esto es lo que pasó. Y ésa es la situación en la que nos encontrábamos a finales del año 96 y, entonces, les tuvimos que decir a las empresas que se buscasen la vida por su cuenta y ver cómo podíamos no parar la obra. Y, como les he dicho, hicieron los islotes que han quedado muy bonitos. Se han llevado tierras a la provincia de Alava y luego se han extendido por otros sitios. Y se llegó también al acuerdo con el Ayuntamiento de Alsasua por un precio razonable. Entonces, ¿qué es lo que ellos pretendían con esta tasa? No lo sé. Hay que ponerse en el momento, que era finales del año 96, principios del 97. Nada más. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Consejero. Disponen los portavoces de cinco minutos para sus intervenciones. Señor Zabaleta, tiene la palabra.*

SR. ZABALETA ZABALETA: *Gracias, señor Presidente. En primer lugar, hoy hemos visto que existe en las relaciones con las empresas, por parte de la Administración, un nivel que no existía hasta ahora. Se contrataba a las empresas, se estipulaba, se pactaba y se llegaba a acuerdos, pero ni se les conminaba ni se les puede conminar. Conminar a una empresa a que haga esto o a que haga lo otro significa asumir una responsabilidad fuera del contrato. Yo le he preguntado antes: ¿Quién hizo esta conminación? ¿En dónde consta escrita? ¿En qué consiste? Porque una empresa puede, si quiere, tener sus propios vertederos o buscarse sus propias soluciones. De hecho, en el condicionado tenían la obligación de pagar las tasas de vertido, que también se lo he recordado. Por lo tanto, esa conminación no puede tener forma escrita y, si no, a ver quién le ha dado esa forma.*

Pero es que en este error se está incurriendo ahora otra vez, porque, tal como le ha recordado el señor Ciáurriz, se está dando por sentado que si las empresas tienen que pagar la cantidad que se les ha girado y que no han pagado, entonces tendrá que resultar responsable la Administración. Eso habrá que demostrarlo. Tendrán que aportar sus argumentos y tendrán que llegar a un razonamiento concreto. Yo no creo que eso sea así, porque existen razones más que fundadas para que eso no sea así, por ejemplo, que la ordenanza no se aprobó mientras estaban haciéndose esas obras, en contra de lo que usted ha manifestado. La ordenanza ya estaba vigente. La Administración lo sabía, lo tendría que saber, y conforme a eso debiera haber actuado.

Por otro lado, lo que se pedía no era la luna, sino que se pedía un paso subterráneo para ganado por debajo de una vía que, según nos ha repetido en varias ocasiones, tiene un tráfico de quinientos mil vehículos al mes. Desde luego, ahí sí que hará

falta, lo mismo que por debajo del ferrocarril, que exista una vía para que pase el ganado al no tener otras vías por donde pasar a un lado y a otro. Por lo tanto, de sus mismas palabras se deduce la razonabilidad de lo alegado y de lo pretendido por el ayuntamiento. No estaban pidiendo ninguna cosa que fuese impertinente, sino una cosa muy justificada. La justificación la da usted mismo, además. Todos sabemos que una autovía tiene hasta cuatro cercados, a los dos lados y los dos del medio. Por lo tanto, si se estaba pidiendo una cosa razonable y se estaba negociando, el hecho lamentable es que no se hubiese llegado a un acuerdo.

Según se nos ha informado a nosotros, no es que el ayuntamiento girase los 104 millones de pesetas y, por lo tanto, se sentasen luego a negociar la Administración y el ayuntamiento, sino que ocurrió exactamente al revés. Se tuvieron esas reuniones en noviembre con ustedes, con los que están sentados ahí. En esas reuniones de noviembre usted llegó a ofrecer 60 millones. Los ayuntamientos llegaron a pedir 80 millones de pesetas. Se habló de compensaciones por la parte que no iban a percibir, según la ordenanza que tenían en vigor, y eso era una forma legítima de hacerlo si hubiera dado su visto bueno, tal como he dicho yo en mi exposición, el Departamento de Administración Local, que era una de las maneras de poder llegar a un acuerdo, y como no hubo esa actitud por parte de la Administración se rompieron las negociaciones y es entonces cuando el ayuntamiento gira lo que corresponde, según la ordenanza que tenía en vigor, y que debiera haber conocido no sólo la Administración sino también las empresas, porque, insisto, según he dicho en mi exposición y según nuestras noticias, lo que las empresas han recurrido no es la ordenanza, que sí la hubieran recurrido si se hubiera modificado mientras se estaban llevando a efecto las obras, sino que recurrieron el giro del cargo que se les pretendió hacer y, por lo tanto, eso ocurrió en el proceso que yo he indicado y no en el que se indica de contrario, que pedidos 104 millones, que según nuestras informaciones son más, es entonces cuando se tienen las reuniones. Las reuniones se tuvieron en noviembre y la petición se hizo en diciembre. Y lo que se estaba pidiendo era una cosa razonable y lo que ahora todos tenemos que lamentar es que está aún sin hacer. Pero existe, eso sí, también otro contencioso-administrativo con una petición de acto presunto, según se nos informa, en el sentido de que esa obra que estaba teóricamente convenida no se quiso llevar a efecto. Nada más.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señor Zabaleta. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Otra vez más tengo que decir que en su momento, antes de que nosotros llegásemos al departamento, entre el Departamento de Obras Públicas y el Ayuntamiento de Olazagutía se llegó a un acuerdo de que se iba a proceder al vertido de las tierras para luego realizar la recuperación medioambiental y, además, éste era el único vertedero que estaba previsto para esas dos obras y, por eso, las empresas tuvieron que llevar las tierras a donde se les dijo, porque había un acuerdo entre el departamento y el ayuntamiento, y a las empresas se les dijo que se había llegado a este acuerdo y, entonces, que había que llevar las tierras allí.*

En relación con segundo punto que ha indicado el señor Zabaleta, la razonabilidad de lo alegado en su día en la fase de exposición pública por el Ayuntamiento de Olazagutía, mire, yo no sé si será muy razonable, pero tenemos la Orden Foral de 28 de febrero de 1996 en la cual fueron desestimadas esas alegaciones. Esto me recuerda a lo que estudiábamos usted y yo en derecho político con el profesor Zafra, las leyes de la Jefatura de Estado. En este caso, me parece que en vez de la Jefatura de Estado son leyes del Director del Servicio de Caminos porque este es un documento que es ley y aquí, nuevamente, le digo que lo que se reconsidera y asume es la reconstrucción de un paso de ganado bajo el ferrocarril. No se dice nada más. Y como le digo, ese paso ha sido reconstruido por Renfe. Por lo tanto, me parece que está cumplido lo que dice la ley.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas, gracias, señor Consejero. Señor Larráyoz, tiene la palabra.*

SR. LARRAYOZ LEZAUN: *Muchas gracias. Realmente, el Grupo Parlamentario de Convergencia de Demócratas de Navarra no tenía intención de intervenir en este debate, entre otros motivos porque ha pasado ya mucho tiempo. Por otra parte, tal y como se ha dicho, el asunto está sometido al conocimiento de los tribunales y en éste, como en otros casos, cuando intervienen los tribunales la verdad es que no intervenimos para que sigan su curso los expedientes hasta que se tenga una decisión.*

Ciertamente, hemos considerado intervenir de forma breve y muy puntual, a la vista de las observaciones o las consideraciones manifestadas por el señor Consejero, en el sentido de afirmar varias veces que la circunstancia de llevar los vertidos o el almacenamiento de tierras sobrantes a ese lugar perteneciente al Ayuntamiento de Olazagutía estaba decidido totalmente, estaba formalizado en el momento que llega y toma posesión de este Departamento.

Este es un punto de vista que ha manifestado el señor Consejero en ésta y en otras comparecencias. Al respecto, nosotros entendemos, y creo que además lo que voy a decir será compartido por todos, porque no es una valoración política, sino una circunstancia de hecho, una circunstancia jurídica, que una cosa es la persona física que está ostentando un cargo y otra cosa son los departamentos o los gobiernos, la acción administrativa que en el devenir diario y cotidiano se produce y que es propia de la función de la Administración. No se puede hacer abstracción y separación del funcionamiento de los órganos de las personas que están ostentando una determinada responsabilidad. El Departamento es el Departamento, con independencia de quién sea la persona que ocupa cualquier puesto, comenzando por el que tiene a su cargo la máxima responsabilidad administrativa y política.

En el fondo nos resulta indiferente el grado de decisión que había cuando se produce el cambio de Gobierno y de la persona que estaba al frente del Departamento. Lo que sí es cierto, y a pesar de las diversas intervenciones yo no he llegado a percibirlo de forma clara, probablemente por mi culpa, no por culpa de la exposición del señor Consejero, es que si ha habido una o dos ordenanzas, aprobadas reglamentariamente, cuál es el cambio del contenido que entre las diversas ordenanzas y cuáles son las fechas en que han entrado en vigor y se han aplicado. En todo caso y en cualquier momento, el Gobierno de Navarra, porque es una atribución concedida por las leyes, tiene el derecho a ejercer el control de legalidad de todos y cada uno de los actos que aprueban y llevan a efecto todas las administraciones locales de Navarra.

En este caso concreto se está debatiendo si es adecuado el importe de la tasa de vertido de tierras producto de la excavación de una obra. Pues bien, eso es perfectamente controlable por el Gobierno de Navarra, y como además no existe libertad para fijar la tasa por la Administración que la determina, sino que es un resultado de un trabajo técnico, en todo momento ha podido ser ejercido el control de legalidad de esa tasa. ¿Era legal o no era legal? Atribución que tiene el Gobierno de Navarra, porque se la conceden las leyes, y la puede ejercer en todo momento. En tanto en cuanto no se ejerce el control de legalidad de este acto de este Ayuntamiento, como de cualquier otro ayuntamiento y esto es estado de derecho puro, ese acto está vigente, y, en principio, mientras que no se anula, es válido. A partir de que se anule dejará de ser válido. Así pues, ha tenido posibilidad de ejercer el control de legalidad. No entiendo, incluso no me parece adecuado desde el punto de vista de la autonomía local, que por parte del Consejero se atribuyan unos calificativos fuertes acerca de esta ordenanza porque, en principio, es válida, pudiendo haberla recurrido.

Por otra parte, al margen ya del canon o de la tasa fijada en la ordenanza, existe la posibilidad de que el Departamento proponga al Gobierno la expropiación de lo necesario para ejecutar un proyecto en todo su contenido y en todos sus extremos, entre otros, podría alcanzar perfectamente la expropiación al lugar necesario para hacer el vertido al que ya nos hemos referido. Ya son dos las posibilidades que tenía el Gobierno de Navarra: la primera, ejercer el control de legalidad si no consideraba adecuada la tasa, que no lo ha hecho; la segunda, hacer la expropiación, que tampoco lo ha hecho. Exactamente igual que se expropió la caja de la autovía se podían haber expropiado otros terrenos necesarios también para esta cuestión.

A mí me parece muy bien que existan negociaciones y diálogo entre el Departamento y las administraciones locales, y cuando el diálogo no satisface a los intereses generales, que son los que tiene que defender la Administración, pues para eso está, cuando el diálogo no tiene éxito, entonces está la expropiación, y se pudo haber llevado a efecto en todo momento.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Perdón, señor Larráyoz. Le recuerdo que está usted en el segundo turno y hemos dicho que había un tiempo de intervención de cinco minutos. Le ruego que termine cuanto antes.*

SR. LARRAYOZ LEZAUN: *Voy a terminar en tres minutos, pero le ruego también su cortesía, ya que no he intervenido en el primero En todo caso, abusando de su cortesía, señor Presidente, termino lo antes posible.*

Había dos posibilidades, pues, de haberlo solucionado. En el caso de que haya aparecido responsabilidad por el funcionamiento de la Administración, quien tiene que asumirla es todo aquel que ha tenido responsabilidad política y administrativa, y no es necesario decir que ya estaba empezado y hay que dejarlo, no. Incurre en responsabilidad todo aquel que la provoca y todo aquel que la mantiene y no hace todo lo posible por evitarlo. Todos son responsables.

Así pues, ha habido muchas posibilidades de haber solucionado esta situación y no se ha solucionado, pero yo le ruego, señor Consejero, que en este tema no se limite a decir que cuando usted llegó al Departamento estaba ya aprobado. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Larráyoz. Señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias. Señor Larráyoz, yo creo que en todo momento he dicho que cuando llegamos nosotros ya se había tomado la decisión, lo que no he dicho es quién la había tomado. No he dicho si eran políticos o técnicos y tampoco voy a decirlo en esta ocasión.*

El señor Zabaleta ha dicho que tuvimos unas conversaciones con el Ayuntamiento de Olazagutía en el mes de noviembre, y me parece que ha hablado de la fecha del 20 o del veintitantos de noviembre. Nosotros tomamos el acuerdo en sesión del 19 de septiembre, por lo tanto, era a los dos meses justos de haber tomado posesión, y para entonces ya se habían vertido 260.000 metros cúbicos de tierra. Esa era la situación con la que nos encontramos en un momento en el cual se podía parar la obra, mejor dicho, dos obras, porque son el nudo de Alsasua y la variante de la N-1, de 5.000 millones de pesetas.

Usted ha hablado de que no son las personas, sino que son los departamentos. Creo que en todo momento he hablado y me he referido a la Administración, al Gobierno de Navarra y al Departamento de Obras Públicas, y no me he referido a ninguna persona en concreto. El hecho es que las decisiones hay que tomarlas, y usted que es letrado sabe cómo hay que tomarlas, y que los señores Consejeros toman las decisiones mediante órdenes forales, no mediante entrevistas con los ayuntamientos en las cuales se puede llegar a acuerdos, pero luego a eso hay que darle la forma de una orden foral. En este caso no se hizo y, me parece que es la tercera o cuarta vez que lo repito, está esa instrucción de 23 de abril de 1996 del Director del Servicio de Caminos. Y usted sabe que eso es, jurídicamente hablando, infumable.

¿Qué es lo que ha sucedido en este caso? Bueno, pues entre el Departamento de Obras Públicas, entre el Gobierno de Navarra, sin poner personas, sin poner nada, y el Ayuntamiento de Olazagutía se llegó a un acuerdo en su momento, porque, como se iba a realizar una obra, se aprovecharían esos 560.000 metros cúbicos de tierra que se tenían que trasladar para después proceder al sellado de un vertedero, y recuperarlo medioambientalmente para el Ayuntamiento y para la zona.

¿Qué es lo que sucede? Que han aplicado la tasa que podían tener, porque el Departamento –no nosotros, sino cuando se tomó la decisión por el Departamento, por la Administración o por el Gobierno de Navarra– cuando se tomó esa decisión pensaba que la tasa que iban a cobrar iba a estar en línea con lo que se estaba cobrando. ¿Qué ha sucedido? Pues que a una obra de 5.000 millones de pesetas querían cobrar lo mismo que a un camión que vaya a echar algo al vertedero. Eso es lo que pasó. Y en su momento, cuando se tuvieron las conversaciones con ellos, nos encontramos con la cruda realidad, que nosotros nos la encontramos cuando llegamos, porque otros habían tomado la decisión –no digo si técnicos o políticos, y no lo voy a decir–. Pues entonces, ante esa situación y ante la posibilidad de que esa obra se pudiese paralizar, con todas las consecuencias que iba a tener, la primera, para el Gobierno de Navarra porque no se iba a poder poner la obra en funcionamiento, y era una obra importante, y, segunda, por la paralización que suponía para las empresas, es cuando se tuvieron esas conversaciones.

Y usted dice que la responsabilidad es de todos. Bueno, nosotros nos encontramos con la situación y se buscó la solución y además les he dicho en mi primera intervención que lo que se les dijo a las empresas era que tenían que buscar adónde podían llevar esas tierras. Ya les he dado varias soluciones que encontraron y se las ingeniaron para llevar las tierras y que la obra se pudiera abrir.

Dice que se tenía que haber expropiado el vertedero. Le tengo que decir que estaba preparado para haberlo expropiado si era necesario. Estamos hablando del primer semestre del año 97, a finales de marzo o primeros de abril del 97, en Semana Santa, es cuando estaba previsto. Usted sabe también que expropiar o lo haces cuando se expropian los terrenos para la obra, o, si no, también lleva un plazo de tiempo que supone que durante unas semanas pueda estar la obra parada. Entonces, no se expropió y se buscó otra solución. Yo creo que la responsabilidad es de todos, pero si cuando llegas te encuentras con una situación como ésta, lo que hay que hacer es buscarle solución. Y creo que la solución se buscó y prueba de ello es que la autovía y el nudo de Alsasua se abrieron el 23 de junio de este año. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señor Consejero. Debatido ya el primer punto del orden del día, y antes de entrar en el segundo, vamos a suspender la sesión por dos minutos para que se vayan preparando los medios que van a ser utilizados en la siguiente intervención.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 17 HORAS Y 47 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 52 MINUTOS.)

Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la Declaración Institucional firmada para la transformación en autovía del tramo Medinaceli-Tudela.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Señorías, vamos a reanudar la sesión con el segundo punto del orden del día, por el que comparece a petición propia el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la declaración institucional firmada para la transformación en autovía del tramo Medinaceli-Tudela. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señor Presidente. El motivo de esta comparecencia que solicité en su día es el de informar a sus señorías sobre el contenido y objetivos de la declaración institucional que, promovida desde este Gobierno de Navarra, firmaron en Fitero, el pasado día 23 de julio, los Presidentes de la Junta de Castilla y León, del Gobierno de La Rioja y del Gobierno de Navarra sobre la conexión viaria entre Tudela y Medinaceli.*

En ella, tras realizar una exposición de los hechos, se adoptan los siguientes acuerdos. En primer lugar, solicitar al Ministerio de Fomento que el tramo Medinaceli-Tudela se recalifique y, en vez de autopista de peaje, sea una autovía libre de peaje.

En segundo lugar, solicitar al Ministerio de Fomento que dicho tramo de autovía, o sea, la Medinaceli-Tudela se integre en el ya existente Madrid-Medinaceli de la autovía de Aragón, que es la N-II, como todos ustedes conocen, para posibilitar la adecuada conexión de Soria, de La Rioja y de Navarra con Madrid.

En tercer lugar, solicitar al Ministerio de Fomento que se reinicien los trámites necesarios para que en un plazo de dos años a partir de 1999 se pueda contar con los proyectos constructivos de esa obra.

Y en cuarto y último lugar, solicitar también al Ministerio de Fomento que se programe la totalidad de la obra para que esté plenamente ejecutada el 31 de diciembre del año 2005.

Dicha declaración institucional tendría per se *la propia relevancia de venir firmada y apoyada por tres presidentes de comunidades autónomas, pero en este caso, y sobre ello voy a centrar especialmente mi comparecencia, viene todavía más motivada por el cambio de estrategia que supone para las comunicaciones de Navarra con el resto de España.*

Como pueden ver, el objetivo de esta declaración institucional es promover ante el Ministerio de Fomento la transformación, es decir, la recalificación de dicho tramo, del Medinaceli-Tudela, para que en vez de una hipotética autopista de peaje, que no se sabe cuando se hará ni si se hará y que sólo es un trazado en el mapa de España, lo que se hace es solicitar al Ministerio de Fomento que dicha vía de comunicación pase a convertirse en una autovía libre de peaje y que, además, ésta sea una realidad para el 31 de diciembre del 2005.

Puedo asegurarles, señorías, que esta petición, que a alguno pudiera resultarle de Perogrullo, no es en absoluto baladí y puede ser la llave que nos permita contar realmente, y en los próximos años, con una vía de gran capacidad hasta Madrid y se desbloquee así la situación existente hasta la fecha.

Uno de los objetivos de mi comparecencia esta tarde es, sin duda, intentar volver a transmitir a sus señorías algo que ya he dicho en comparecencias anteriores: que la política de infraestructuras de gran envergadura es necesariamente un esfuerzo a largo plazo y que, por tanto, debiera ser asumido, a ser posible, con el mayor consenso de las fuerzas políticas de Navarra, y que ese consenso se traduzca en un impulso decidido y sostenido hasta conseguir los resultados apetecidos.

Como todos ustedes saben, una de las reivindicaciones más largamente esperadas de Navarra y de los navarros es que la conexión de Pamplona con Madrid se haga a través de una vía de gran capacidad.

Además, sé que prácticamente todos los sectores económicos y sociales de Navarra ven esta vía de comunicación como un eje indispensable para el desarrollo futuro de nuestra Comunidad Foral.

Cuando en marzo de 1993 el Gobierno de la nación incluyó y aprobó la autopista Madrid-Tudela dentro del Plan director de infraestructuras 1997-2007, esta Administración foral tuvo, sin duda, una gran alegría ya que en un documento del máximo alcance político y estratégico en el ámbito nacional se consolidaba la presencia de esa vía de comunicación tan ansiada para Navarra.

No obstante, en aquellas fechas podría ya haber sido considerado como significativo, y tenía que haber llamado la atención, el hecho de que esta conexión era una de las pocas vías de gran envergadura que en el conjunto de la red viaria del Estado se diseñaba como nueva autopista de peaje.

Aún así, y haciendo de la necesidad virtud, el Gobierno de Navarra y el resto de fuerzas políticas, económicas y sociales arreciaron en sus demandas para la construcción de esta autopista.

Posiblemente la falta de suficiente información, la carencia de un análisis oportuno de la situación actual y futura y del enfoque global de las comunicaciones en España y, quizá, algunos intereses creados, llevaron durante años a las organizaciones

políticas, económicas y sociales de Navarra a defender y reclamar con ahínco lo que era un auténtico espejismo, como voy a tratar de exponer a sus señorías.

Los años han pasado y en materia de carreteras nuestro país ha ido evolucionando rápidamente.

Sin ningún género de dudas, la conexión de Navarra con Madrid se enmarca en la relación periférica de una región con la capital de España, que es la fuente del mayor flujo de tráficos. Por tanto, la conexión Madrid-Tudela-Pamplona se incardina totalmente en lo que se denomina la red radial del Estado.

Pues bien, esta red radial del Estado se ha ido desarrollando en los últimos diez años a pasos agigantados, con una referencia que resulta de la máxima importancia para nuestros planteamientos: toda la red radial del Estado, es decir, la comunicación de las capitales de provincia con Madrid, se está construyendo a base de autovías libres de peaje. Repito que toda la red radial del Estado se está construyendo a base de autovías libres de peaje, que es lo que en este mapa que tienen ustedes en la pantalla está en trazado rojo, mientras que el trazo azul son las autopistas de peaje preexistentes.

Este hecho es tan incontestable que, tal y como pueden ver en la figura que se proyecta, la situación actual de la red radial estatal está próxima a la conexión por autovía libre de peaje de todas las capitales de provincia con el centro de España, perviviendo como autopistas de peaje única y exclusivamente las ya construidas hasta ese momento.

Pero si esta situación ya es así, más evidente será el escenario en un plazo de cinco a siete años, que es el que tenemos en este momento en la pantalla, cuando ya se habrán concluido y ejecutado el resto de tramos pendientes, ya que buena parte de ellos, como saben sus señorías, están muy avanzados desde el punto de vista de su tramitación o ejecución.

También conocen todos ustedes que el actual Ministerio de Fomento ha promovido un nuevo plan de autopistas de peaje, dentro del cual se incluye el primero de los tres tramos de la autopista Madrid-Tudela. Como saben ustedes, esa autopista tiene tres tramos: el Madrid-Guadalajara, el Guadalajara-Medinaceli y el Medinaceli-Tudela.

Pues bien, en este Plan de autopistas de peaje se incluye el primero de los tramos, el Madrid-Guadalajara. Y con este Plan de autopistas de peaje lo que se pretende sin ningún género de dudas es intentar solucionar los graves problemas de accesos radiales a Madrid desde su periferia inmediata, así como la creación de otras relaciones transversales, como ésas que se están señalando en estos momentos, en el territorio nacional. Pero ese Plan de autopistas de peaje no sustituye al Plan de autovías, sino todo lo contrario, es complementario de él.

Por tanto, el esfuerzo que con denuedo estableció el Gobierno de Navarra para intentar que se promoviese conjuntamente la construcción como autopista de peaje, de forma simultánea, del tramo Madrid-Guadalajara junto con el Medinaceli-Tudela, pretendiendo que la alta rentabilidad del primero compensase la baja rentabilidad del segundo, estaba condenado al fracaso, ya que es obvio pensar que la Administración central no está dispuesta a penalizar económicamente los trayectos que realmente quiere solucionar, como es el caso de los accesos a Madrid, en este caso en la N-II, el acceso de Barcelona, de Zaragoza y desde Guadalajara, con otros de un mayor coste de viaje, como puede ser el Medinaceli-Tudela.

Por tanto, y como les he dicho antes, por diferentes razones, Navarra estaba viviendo un espejismo con su demanda de la autopista de peaje Madrid-Tudela, cuando lo que realmente debe demandar es una autovía libre de peaje.

La afirmación de que la construcción de la Madrid-Tudela como autopista de peaje era la única manera de que pudiese ejecutarse a cort plazo no tiene ninguna viabilidad ya que el tráfico que actualmente soporta esa relación es todavía muy reducido y no es rentable para ningún concesionario.

Tan es así que en los datos de la propia Dirección General de Carreteras, como ven en el pie, se recoge que el tramo Medinaceli-Tudela es el de menor presión del indicador de demanda, frente al tramo Madrid-Guadalajara. Como ustedes supondrán, el indicador de demanda viene a reflejar la perspectiva de captación de tráfico que tendría la nueva autopista de peaje. Ahí pueden ver lo pequeño que es, es 5 por ciento.

En esta situación, pretender construir una autopista de peaje en un corredor de débil tráfico no tenía ninguna posibilidad a corto o medio plazo de que se hiciera realidad.

Pero, además, si por casualidad hubiese prosperado esta idea, y se hubiese construido una autopista de peaje para la conexión Medinaceli-Tudela, volveríamos a tener la misma problemática que la que ya sufrimos en Navarra con el tramo Pamplona-Tudela; es decir, que con un gran esfuerzo económico se construyen importantes infraestructuras y a la postre son útiles sólo para un reducido porcentaje de la población, que es la que está dispuesta a pagar el peaje.

Por tanto, si alguna vez hubiésemos contado con una autopista de peaje entre Tudela y Medinaceli sólo hubieran disfrutado de ella un limitado

número de usuarios, frente a la gran mayoría que hubieran seguido circulando por la carretera convencional por no pagar el peaje.

Pero, además, si al final la relación Tudela-Medinaceli se construyese como una autopista de peaje, Pamplona hubiese pasado a ser la capital de provincia de España con un mayor porcentaje de recorrido por vías de peaje para llegar a Madrid, ya que más de un 62 por ciento del trayecto hubiese estado sujeto a peaje. Más que el que, por ejemplo, tienen que recorrer los que viajan a Madrid desde Gerona, que, como saben ustedes, es la capital de provincia que está más alejada de la capital del reino.

En resumen, señorías, creo que había argumentos más que suficientes para que el Gobierno de Navarra tomase la importante iniciativa de promover la transformación en autovía de la relación Tudela-Medinaceli. Así se lo hice ver a mis colegas de Castilla y León y de La Rioja y, después, a sus respectivos Presidentes. Y todos ellos, cuando les hicimos este planteamiento que ahora les estoy haciendo a sus señorías, comprendieron que era necesario firmar una declaración institucional del tenor de la que en Fitero firmaron los tres Presidentes autonómicos afectados.

Pero, una vez dicho todo esto, como siempre, debemos pasar de las palabras a los hechos. Y, por ello, una vez más vuelvo a solicitarles a ustedes la máxima comprensión ante la situación en la que se encuentra Navarra en materia de infraestructuras. Desearía que en el supuesto de que alguno no hubiese tomado conciencia todavía sobre esta situación lo haga ahora, ojalá que esta exposición surta el efecto de un revulsivo para que todos nos percatemos de la realidad y de que hay que actuar con plena decisión.

Señorías, según los planes previstos por el Gobierno de la nación, para el año 2005 todas las capitales de provincia de España, salvo quizá Cuenca y Teruel, van a estar conectadas con Madrid por autopistas preexistentes o a través de las nuevas autovías libres de peaje. Todas las capitales de provincia menos Soria, Pamplona y Logroño. Por tanto, el tiempo corre claramente en contra de los intereses de Navarra y tenemos que movernos y actuar.

Pero hay más. Las comunidades vecinas de Navarra están tomando posiciones estratégicas para que el recorrido de los ejes de comunicación transeuropeos pasen por sus territorios.

En este sentido, la Comunidad Autónoma del País Vasco está promoviendo desde hace tiempo la construcción de la autopista-autovía Eibar-Vitoria, que servirá para canalizar buena parte del tráfico internacional de la N-I por su territorio, consolidando de esta forma la salida fronteriza por Irún.

Igualmente, la Comunidad Autónoma de Aragón, con pleno apoyo del Estado, está promoviendo el eje estratégico del Somport, que podrá canalizar, a través del Pirineo aragonés todo el tráfico de Levante, mediante la autovía Sagunto-Teruel-Zaragoza-Huesca, que ya está en construcción, y parte del tráfico del centro de España a través de la N-II, es decir, de la autovía de Aragón.

Así pues, de prosperar estas iniciativas del País Vasco y de Aragón, y lo van a hacer porque sus respectivos Gobiernos y sus Parlamentos autonómicos están plenamente empeñados en ello, Navarra puede volver a quedarse en una zona de sombra en materia de comunicaciones terrrestres, ante la ausencia de una vía de comunicación directa con el centro de España, y ante la ausencia de una salida propia por el Pirineo navarro.

Como saben sus señorías, Navarra ha contribuido con más de 100.000 millones de pesetas a la construcción de las autovías del Norte –Pamplona-San Sebastián– y de la Barranca, de la que hemos hablado antes, la Pamplona-Vitoria, así como al eje de Belate, para configurar en su territorio parte de la red nacional de comunicaciones.

Por tanto, después de haber pagado 100.000 millones de pesetas, debemos exigir nuestro derecho a estar conectados con el centro de la península y, además, tenemos que incardinarnos en los ejes estratégicos de transporte europeos.

Para ello, de una vez por todas debemos tomar conciencia definitiva en Navarra de que nuestra apuesta debe ser contar con la autovía Tudela-Medinaceli y, también, con la salida transpirenaica Navarra-Francia.

Con la autovía Tudela-Medinaceli, junto con el tramo de autovía ya existente entre Medinaceli y Madrid, se constituiría la conexión directa de Navarra con Madrid a través de autovía.

En este escenario, la salida fronteriza Navarra-Francia sería el eslabón perfecto para culminar plenamente esta iniciativa, ya que, como hemos indicado en otras sesiones anteriores, se constituiría el eje transeuropeo Lisboa-Algeciras con Madrid-París de menor longitud, es decir, la conexión más corta entre Lisboa y Madrid con París y, por lo tanto, con el centro de Europa.

Además, el conjunto de estas dos actuaciones, la Tudela-Medinaceli y la Navarra-Francia permitiría consolidar otras dos relaciones de máximo interés, como son La Rioja-Francia, con la que se impulsaría en buena medida la relación Logroño-Estella-Pamplona, ya que sería el recorrido más corto hacia la frontera francesa desde La Rioja; y, por otro lado, cuando se desarrolle en el futuro la autovía Burgos-Soria-Daroca se conformará un eje de relación por autovía entre el Cantábrico y Navarra

con el valle del Ebro y Levante, que servirá para dinamizar, sin duda, toda esta zona geográfica.

Señorías, estos planteamientos y propuestas que les estoy haciendo en esta tarde no tienen por qué ser el cuento de la lechera. Nuestra firme obligación, y no sólo la del Gobierno, es que no sea así.

Les vuelvo a recordar el mapa que les mostraba al principio: toda España va a estar, en un plazo de siete años, conectada por una tupida red de autovías, y Navarra tiene derecho a estarlo también.

El Gobierno de Navarra, no lo duden, ha dado un paso significativo con el cambio de estrategia para esta vía de comunicación y ha conseguido para su planteamiento el apoyo de la Junta de Castilla y León y del Gobierno de La Rioja.

También puedo informarles que el propio Ministro de Fomento, a quien informé personalmente de esta iniciativa el 22 de julio de este año, es plenamente receptivo a la idea, tan es así que me dijo que le hubiese gustado estar presente en el acto de la firma, pero que por problemas de agenda –esto era un viernes, día de Consejo de Ministros y luego tenía otro acto– no podía trasladarse hasta Fitero.

A partir de ahora, el Gobierno de Navarra seguirá impulsando decididamente esta iniciativa y quisiera tener el respaldo de todos ustedes.

Espero que esta exposición haya servido para contar con su apoyo a esta propuesta y, sobre todo, confío en que haya podido transmitirles la situación que se está viviendo en las comunidades limítrofes y en el resto de España.

También espero que coincidan conmigo en que Navarra debe seguir haciendo un importante esfuerzo en materia de infraestructuras terrestres para no quedarse, en caso contrario, en una zona de sombra que nos relegue nuevamente durante décadas respecto de los grandes ejes de comunicación nacionales y europeos. Nada más. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Consejero. Vamos a abrir un turno de intervenciones. ¿Portavoces que desean intervenir? Señor Platero, tiene la palabra.*

SR. PLATERO ALDA: *Muchas gracias, señor Presidente. Quiero agradecer, ante todo, la presencia del señor Consejero, del Director General y del Jefe de Gabinete, y las explicaciones que ha dado el Consejero sobre estas conversaciones entre La Rioja, Castilla y León y Navarra para presionar, por decirlo de alguna manera, al Gobierno del Estado para que convierta en autovía el tramo Medinaceli-Tudela.*

Efectivamente, hace muy poco tiempo aprobábamos en este Parlamento el Plan director de carreteras y analizábamos, como punto prioritario dentro del Plan director de carreteras, la creación o diseño por parte de nuestra Comunidad de un plan estratégico de infraestructuras que abarcaba no sólo lo que era el plano intracomunitario de carreteras, sino la relación con las comunidades colindantes y el eje de estructura de carreteras en el ámbito nacional e internacional. Y sobre todo hacíamos hincapié en la relación intercomunitaria, sin olvidar, lógicamente, que habría que invertir dinero en el mantenimiento de las infraestructuras propias de Navarra, pues no hay que olvidar a los ciudadanos navarros, pero hacíamos incidencia fundamentalmente en la relación con otras comunidades en el ámbito nacional y también en el internacional, porque, señorías, hay que tener en cuenta que Navarra tiene únicamente 500.000 habitantes, es un mercado muy reducido y la economía y el desarrollo de Navarra dependen, en gran medida, también de las relaciones que vamos a tener con el resto de comunidades, con el resto del Estado y en el ámbito internacional.

Todas estas actuaciones que aparecían contempladas dentro del Plan director de carreteras, como muy bien ha dicho el Consejero y como en toda actuación en obras públicas, son esfuerzos a largo plazo. Yo creo que esto hay que decirlo porque la mentalidad de la gente muchas veces es que hacen falta infraestructuras, pero que las infraestructuras se hacen muy rápidamente. Y el coste de infraestructuras, desde luego, es tan grande que tanto el diseño como el desarrollo siempre va a largo plazo. Pero, en definitiva, el diseño a largo plazo también supone la posibilidad de que agentes inversores puedan contemplar el diseño futuro y desarrollo de Navarra para invertir en una comunidad que, probablemente, económicamente sea más rentable en el futuro de lo que es en la actualidad

Por supuesto que estamos de acuerdo con el convenio o el protocolo que se ha firmado entre La Rioja, Castilla y León y Navarra para presionar al Gobierno del Estado a que se convierta este tramo en autovía. Efectivamente, estamos de acuerdo en que no sea autopista, por la problemática de sobrecoste que traen las autopistas. Sin embargo, hay que hacer constar que, a pesar de que el eje Tudela-Medinaceli en la actualidad tiene una incidencia de tráfico bastante baja, la mejora de la carretera suele suponer un incremento del indicador de demanda.

Señor Consejero, por supuesto que si busca consenso en todo lo que sea desarrollo de Navarra en este grupo político lo va a encontrar. Nosotros ya pusimos nuestro granito de arena, como he dicho antes, en el Plan director de carreteras. Efectivamente, lo diseñamos entre todos los grupos políticos, porque no hay que olvidar que el Plan

director de carreteras salió con cuarenta votos a favor y únicamente diez abstenciones.

Estamos de acuerdo en trabajar seriamente para que salgan adelante los ejes fundamentales que usted ha dicho. Consideramos que el eje La Rioja-Francia es importante para Navarra y que el posible enlace de Navarra con Francia también lo consideramos como un punto muy importante a estudiar, y me aventuraría a decir que prioritario, fundamentalmente, por dos razones: primera, porque mejora las infraestructuras de Navarra y, segunda, porque abre hacia la zona francesa el eje, como muy bien ha dicho el Consejero, Lisboa-Madrid Pamplona-Burdeos-París, la unión mucho más directa de Navarra con Europa, pero, sobre todo, abre Navarra a un mercado potencial de más de 2.500.000 habitantes, cosa que es muy importante cuando el eje hacia el País Vasco está prácticamente hecho.

Sin más, agradezco la información del Consejero y, desde luego, desde este grupo político vamos a trabajar, efectivamente, por su consenso en lo que se refiere al Plan de infraestructuras de Navarra. Pero le voy a dar un pequeño aviso, señor Consejero, si usted quiere un consenso lo que desde este grupo político le pedimos es que toda variación que se vaya a hacer en el Plan director de carreteras se comunique lo antes posible al Parlamento, ya que este Parlamento fue el que trabajó y diseñó junto con el Gobierno de Navarra el Plan director de carreteras. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Platero. El señor Purroy se ha incorporado a la sesión una vez iniciada y esta presidencia no ha tenido la oportunidad de presentarlo, por lo que le pedimos disculpas. Señor Larráyoz, tiene usted la palabra.*

SR. LARRAYOZ LEZAUN: *Gracias, señor Presidente. Convergencia de Demócratas de Navarra entiende que su postura sobre la promoción y el impulso de la autovía o de la conexión, en definitiva, con una vía de alta capacidad y de elevada velocidad no es un hecho nuevo, porque se ha manifestado de forma repetida a través de preguntas para ser contestadas por escrito. Y no solamente se ha solicitado información al Gobierno, sino que también propuso alternativas concretas, porque es conocida la dificultad que tiene el Ministerio de Fomento para hacer frente a todas las vías que se le piden por las diferentes comunidades autónomas y que también promueve el propio Gobierno de la nación. Asimismo, se propusieron alternativas concretas a fin de que se hiciese lo más económico posible, pero a la vez también lo más rápido posible, una conexión por carretera entre Navarra y la capital de la nación y el centro de la nación. Esto se ha hecho ya de forma repetida.*

La consecuencia, evidentemente, no puede ser otra más que manifestar que nosotros seguimos teniendo todo el interés, toda la ilusión y toda nuestra energía dispuesta para impulsar al máximo este proyecto, pero también tenemos, en este momento siquiera a modo de comentario, que ver alguna parte de las contestaciones que se nos dieron por escrito a las preguntas que se hicieron en su momento. El tiempo pasa y precisamente es el que da y quita razones, y no se han cumplido las fechas o los compromisos que por escrito se dieron respecto a los diferentes trámites que tiene la construcción de todas las carreteras y en particular una de esta trascendencia. Esta situación nos genera una duda, una cosa es lo que se dice que se va a hacer y otra cosa es lo que efectivamente se hace, o, en este caso, más propio sería decir lo que no se hace.

Por otra parte, se nos ha informado de un documento que han firmado los Presidentes de las tres comunidades autónomas por las que atraviesa esta vía. Hombre, sólo falta que se oponga alguna comunidad autónoma a que se construya una vía de esta capacidad, diría más bien poco de la responsabilidad de la acción de gobierno de esas comunidades autónomas. Pero, en definitiva, no pasa de ser una simple declaración de intenciones cuando por escrito, como digo, ya se nos había dicho que estaban preparados los tramos para salir a concurso, etcétera, y resulta que ahora se está hablando del proyecto.

A pesar de todo, que quede claro y expreso nuestro total apoyo, pero, como es cierto y además lo sentimos, el apoyo lleva consigo unas acciones concretas, firmes, eficaces, decididas de esta voluntad que, por lo que se está viendo por los grupos que estamos interviniendo, es el sentir de este Parlamento. Creo que el Gobierno queda obligado, con las características que le acabo de decir, y, en definitiva, con una energía, a que este proyecto siga, dentro de la lentitud habitual de este tipo de proyectos, lo más rápido posible y, sobre todo, que haya hechos ciertos, tangibles, materiales, y que, en definitiva, se comience la construcción.

Y, por favor, cuando estemos hablando de la comunicación por una vía de estas características o autovía entre Tudela y Madrid que no se nos llene la boca diciendo que ya está avanzado el tramo Madrid-Guadalajara. El tramo Madrid-Guadalajara es del puro, exclusivo y prioritario interés de la Comunidad Autónoma de Madrid, porque, al fin y al cabo, ese tramo, señor Consejero, es pura y simplemente una calle de Madrid. Basta con pasar por la carretera actual para ver que efectivamente es así. Y lo que a nosotros nos interesa es que estén perfectamente comunicados los ciudadanos de Guadalajara y de Madrid y a mí me parecerá muy bien, pero también que se impulse con vigor y con

energía la comunicación y construcción, en definitiva, por todos sus tramos de la autovía entre Tudela y Madrid. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Larráyoz. Señora Arboniés.*

SRA. ARBONIES BERMEJO: *Muchas gracias, señor Presidente. Como los grupos que me han precedido, evidentemente, yo creo que en este Parlamento no podemos menos que saludar esa iniciativa. Por otro lado, varios grupos nos habíamos manifestado en la necesidad de la reconversión de la carretera Tudela-Medinaceli en una autovía. Esto lo había manifestado nuestro grupo, y yo creo que todos, reiteradas veces. Y, por no repetirme, evidentemente, esta declaración institucional de Fitero, firmada por los Presidentes de las tres comunidades, sí que exige pasar de las palabras a los hechos y creo que ahí habrá unos plazos y unas acciones porque parece que siete años es mucho tiempo, pero realmente entre el proyecto y ponerse en marcha se nos puede venir encima. No estamos hablando de la autovía, sino que estamos hablando también de la salida transpirenaica. Estamos hablando también del eje transeuropeo y de que Navarra, una comunidad pequeña, va a necesitar esa infraestructura, esa conexión con el centro de Europa y al mismo tiempo con el centro del país.*

Y yo creo que tenemos que decir, sin poner ni peros ni condiciones ni historias, que se haga, y en este sentido nos ha dicho que se va a actuar con decisión. Pues bueno, tiempo al tiempo y estaremos en la Cámara a ver cómo inicia el tema.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señora Arboniés. Señor Ciáurriz, tiene usted la palabra.*

SR. CIAURRIZ GOMEZ: *Gracias, señor Presidente. A quienes estuvimos aquí en el mes de julio, yo por lo menos, nos llamó la atención algo que hacía referencia a este hecho, y lo ha comentado también el Consejero. El día 21 o 22 de julio salían unas manifestaciones del Consejero diciendo que había estado en Madrid con el Ministro de Fomento y que se había mostrado muy receptivo a la modificación del tramo de autopista en autovía y que, por tanto, era algo que iba hacia adelante y que le parecía importante. Al día siguiente o a los dos días nos encontramos con una escenificación en Fitero donde tres Presidentes de comunidades autónomas dicen que van a pedir al Gobierno central que eso se convierta en autovía, cuando daba la impresión de que aquello estaba en marcha y que, por lo tanto, no tenía más misterio que querer escenificar algo que ya estaba en marcha.*

La verdad es que los argumentos que utiliza el Consejero en este tema no pueden ser reprochados por nadie que quiera defender los intereses de Navarra. Yo creo que son unos argumentos, evidentemente, frente al poder central y frente al Gobierno central y, de alguna forma también, todo lo que decía de espejismos, etcétera, de todo lo que había hasta ahora, parece un reproche a anteriores gobiernos de Navarra, entre los que me supongo que está también el de UPN, que nos han ido vendiendo una moto que el propio señor Consejero ha dicho que era una moto absolutamente inútil, porque era un espejismo que esto se pudiera hacer como autopista y que, por tanto, –no sé si quería reprochar, pero yo saco esa conclusión– al final todo lo que se nos había dicho hasta ahora era un espejismo que no servía para nada porque, evidentemente, hacer una autopista con un 5 por ciento de tráfico, como estamos viendo ahí, era algo que no iba a ocurrir nunca y que se trataba de ir dando largas a algo que no tenía mucho sentido.

Por tanto, que esto se convierta en autovía, evidentemente, nos parece muy bien. Creo que será mucho mejor para todos, mucho más barato, mucho más cómodo y podrá asumir mucho más tráfico y, si eso ocurre, cuando ocurra, desde luego, le tendremos que felicitar. Nosotros, desde hace ya varios años, todos los años y este mismo año también estamos preguntando en las sesiones parlamentarias que existen en las Cortes Generales en relación con los Presupuestos Generales cuándo va a ponerse en marcha este asunto, qué presupuestos o qué pretensiones hay por parte del Ministerio. Este mismo año, ya digo, volvimos a insistir en el tema porque, en definitiva, es una decisión que debe adoptar el Gobierno central.

Yo le pediría al Consejero que este tipo de actuaciones las haga extensivas también a las comunicaciones por ferrocarril, a los problemas del aeropuerto, etcétera, a todo para lo que el Gobierno central todavía tiene competencias, ya que realmente no estamos en Navarra en una situación mucho mejor que la de hace unos años, sino que seguimos teniendo una situación bastante complicada en relación con el futuro.

Por tanto, si hace falta incienso, se le da todo el que quiera. Nos parece muy bien que se intente conseguir que esto sea una autovía, si además aprovechamos la autopista de Madrid a Guadalajara, como algunos que la están aprovechando bastante estos días –no sé si la autovía o la autopista– y nada más. Quiero decir que cuando venga, vendrá. Nos parece, evidentemente, que si en vez de autopista es autovía será mucho mejor y cuando veamos que esto es una realidad entenderemos que el Gobierno central ha asumido esta reivindicación. Por cierto, el Gobierno central lleva unos cuantos años reduciendo sus inversiones en relación con las infraestructuras que todavía tiene en Navarra. Y esto sería, de alguna forma también, hacer un pago de algo que yo creo que se nos va ya

debiendo, porque con el tema del Convenio Económico y con el tema de nuestras competencias, etcétera, el Gobierno central cada vez hace menos inversiones en Navarra. Esta es una oportunidad para que realmente podamos beneficiarnos de una autovía que además va a beneficiar también a otras comunidades. Por tanto, bienvenida sea, le agradecemos la información y esperemos a que esto se vaya haciendo realidad.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias, señor Ciáurriz. Señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Con relación al último punto que comentaba el señor Ciáurriz, creo que el Ministerio de Fomento, en el proyecto de Presupuestos que han presentado en el Congreso de los Diputados, tiene este año un incremento del 20 por ciento con relación a Navarra. De todas formas, si se construye esta autovía eso no se va a reflejar en el presupuesto de Navarra porque no se va a construir en Navarra.*

Lo que yo les puedo decir es que cuando nosotros hemos llegado al Departamento y hemos estudiado la situación de los ejes estratégicos de Navarra nos encontramos con que Pamplona, gracias a esa inversión que se ha realizado de más de 100.000 millones de pesetas, está bien comunicada con dos capitales de provincia como son San Sebastián y Vitoria, por autopista en el primer tramo y luego ya por autovía. Con Zaragoza estamos bien comunicados también, hay una autopista de peaje.

Como decía el señor Platero, el portavoz del PSN-PSOE, en el Plan director de carreteras lo que se ha hecho ha sido prever las actuaciones para conectarnos con las otras capitales de provincia limítrofes, que son Logroño y Huesca. Pero no sólo eso, sino que además tenemos que tener una buena comunicación con Madrid y una salida a Francia, y esto es lo que estamos impulsando desde que hemos llegado al Gobierno. La primera vez que nosotros planteamos a los franceses la salida a Francia fue el 13 de febrero del año 97. Y ahora nos encontramos con el tema de la conexión con Madrid.

Durante muchos años, como les he dicho en mi primera intervención, hemos vivido con ese espejismo, y hemos vivido todos con el espejismo. El año 93, en el Plan director de infraestructuras del Ministerio entonces de Obras Públicas se trazó una raya en el mapa de España que era una autopista, la autopista Madrid-Tudela. Yo creo que lo que decía el señor Larráyoz de las contestaciones que se le han dado, que no ha dicho las fechas, es lo que nosotros hemos podido decir no sé cuándo. Lo que estaba previsto por parte del Ministerio era sacar conjuntamente los dos tramos, el primero y el tercero, el Madrid-Guadalajara y el Medinaceli-Tudela. Y de esa forma compensar el déficit que iban a tener en el tramo Medinaceli-Tudela con la rentabilidad que podía haber en el tramo Madrid-Guadalajara. Como ha dicho el señor Larráyoz, ese tramo primero es una calle de Madrid, efectivamente, y eso creo que es lo que he dicho yo. Y, como hemos podido ver en las transparencias, en el plan de autopistas que ha presentado el Ministerio de Fomento son las salidas de Madrid, son las calles de Madrid de salida. Y luego hay algunas que están dispersas transversalmente por el resto de la península.

Nosotros estábamos muy contentos todos, desde el Gobierno de Navarra, los grupos políticos, sociales y económicos. Yo recuerdo declaraciones recientes de presidentes y de secretarios generales de algunos partidos políticos en las que decían que había que impulsar la autopista Madrid-Tudela. Eso ya se decía. Ya se hará la autopista. Y esa autopista nunca se iba a hacer porque no iba a ser rentable y ninguno iba a querer esa concesión. Por eso, una vez que nosotros desde el departamento estudiamos la cruda realidad de las comunicaciones de España, lo que hemos hecho ha sido replantear la situación y aunar esfuerzos. Alguno de ustedes ha hablado de que Navarra es una comunidad que tiene 500.000 habitantes, es una comunidad muy pequeña. Lo que teníamos que hacer era aunar esfuerzos para lo que a nosotros nos interesaba, que era conectarnos con Madrid. Por eso, hemos hablado con el Gobierno de Castilla y León, que es la comunidad autónoma más grande no sólo de España sino de Europa, y cuyo Presidente, además, entre otras cosas tiene un peso importante en la política española y en la política del Partido Popular, todo hay que decirlo, y también con el Gobierno de la Comunidad de La Rioja. Y los tres juntos, porque Navarra es como un barrio de Madrid –como ustedes bien saben, sólo somos 500.000 habitantes–, hemos aunado esfuerzos con otras comunidades. Eso es lo que hemos hecho: pretender la recalificación de este tramo y que, en vez de una autopista hipotética que nunca se iba a hacer, sea una autovía libre de peaje.

El señor Ciáurriz decía que había leído que yo me había reunido con el Ministro en julio. Pues sí. En julio estuve muy activo y, entre otras cosas, viajé a Madrid para informar al señor Ministro de la declaración institucional que iban a firmar los Presidentes. Porque podía haber sido un papel mojado si en Madrid hubiesen dicho: firmar lo que queráis, luego nosotros ya haremos lo que consideremos. Eso lo podían haber hecho también. Entonces, lo que hice fue enviar previamente la declaración institucional al señor Ministro para que

pudiera estudiarla y luego me entrevisté con él. Y me dijo que compartía plenamente esa idea y que le parecía muy correcto, y no sólo eso, sino que le hubiese gustado estar presente en el acto de la firma. Y eso es lo que se ha hecho. Entonces, ahora se van a dar los pasos que marca ese acuerdo –les he leído los cuatro puntos del acuerdo–, y uno de ellos es que los proyectos constructivos tienen que estar en un plazo de dos años desde el año 99, o sea para el 2001, y luego se fija un plazo para que ese tramo sea una realidad como una autovía libre de peaje, que es el 31 de diciembre del 2005. Por lo tanto, creo que es algo importante y que ya no estamos hablando de cosas etéreas, sino que estamos fijando los plazos para que esto sea una realidad.

Una vez que Pamplona, Logroño y Soria estén bien comunicadas con la capital del reino, y si sigue adelante la idea que tenemos de salir a Francia, creo que esto servirá para que Navarra esté situada en un centro neurálgico de las comunicaciones de Europa. Porque será la vía más rápida y más corta entre Lisboa, Algeciras y Madrid con París, por lo tanto con Hamburgo y con el centro de Europa. Y esto creo que es fundamental para Navarra. Por eso, en este momento tengo que agradecer a todos los portavoces que han intervenido por ese apoyo y porque considero, como decía el señor Platero, que en estas materias de infraestructuras, que son a largo plazo, porque son siete años, y siete años para construir una autovía no son nada, lo que necesitamos es el mayor apoyo posible, y si pudiese ser por unanimidad, mucho mejor, porque esto no es un tema político, sino que es un tema fundamental y esencial para el desarrollo de Navarra.

En relación con el ferrocarril, también estamos dando los pasos necesarios para que en esta ocasión no perdamos el tren como se perdió en la segunda mitad del siglo pasado. Recientemente ha habido unas jornadas sobre el ferrocarril en Navarra y hemos visto cómo entonces, allá por los años 60 del siglo pasado, con el ferrocarril que se construyó mediante la iniciativa privada, se pretendió que la comunicación de Madrid con Francia fuese por Navarra. Incluso el Marqués de Salamanca, que era quien financiaba la obra, estuvo en Navarra y quiso que así fuese. Entonces los navarros dijeron que no, y tenemos ferrocarril, pero menos. Porque para ir de Pamplona a Francia hay que dar la gran vuelta que todos ustedes conocen.

En estos momentos se están dando los pasos para que pronto podamos tener el ferrocarril. Ya hemos hablado y se están haciendo las gestiones para que, cuando el tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa llegue a Zaragoza, que está previsto para el año 2002, la comunicación de Pamplona con Madrid se pueda hacer en dos horas y media o dos horas y tres cuartos. Lo cual será una gran alternativa para otros medios de comunicación, empezando por el avión.

Para eso se están suprimiendo los pasos a nivel y se están poniendo los sistemas de seguridad. Entonces podremos tener algo que ya hay en otros lugares de España, como puede ser, por ejemplo, Málaga, que, gracias al tren de alta velocidad Madrid-Sevilla, llegan hasta Córdoba. Y luego, mediante un intercambiador de ejes, en vez de ser en el ancho internacional es en el ancho Renfe, y ya no es en alta velocidad, y se puede llegar hasta Málaga igual que hasta Cádiz y hasta Jerez, me parece que es. Bueno, pues eso lo estamos haciendo.

Esta tiene que ser una situación intermedia hasta que el tren de alta velocidad pase y pare en Navarra. El Ministerio está haciendo las inversiones necesarias para ello. Ya ha hecho el estudio de trazados, y en estos momentos creo que hay un presupuesto para este año de 46 millones, que es para el estudio de demanda de rentabilidad. Es decir, se están dando también los pasos. Y como situación intermedia, que en el año 2002-2003 podamos estar comunicados con Madrid en un tiempo de dos horas y media o dos horas y tres cuartos.

Por lo tanto, se están dando los pasos para que Navarra no se quede atrás. Además, como les decía en mi primera intervención, las comunidades autónomas vecinas se están moviendo, y nosotros nos tenemos que mover. El Gobierno lo va a hacer, pero es muy importante que cuente con el apoyo del Parlamento, y si no es por unanimidad, por lo menos de la gran mayoría de los grupos. Yo creo que aquí se ha visto que todos los presentes apoyan, como no puede ser de otra forma, estos proyectos. Por lo tanto, muchas gracias en nombre del Gobierno.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Urdiáin Martínez): *Muchas gracias a usted, señor Consejero. ¿Desean sus señorías abrir un segundo turno? No siendo así, agradeciendo la presencia del Consejero, del Director General y del Jefe de Gabinete, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 18 HORAS Y 42 MINUTOS.)