

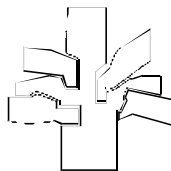
EUSKO LEGEBILTZARRA

PARLAMENTO VASCO

V Legegintza-Aldia

V Legislatura

LURRALDE ANTOLAKETA
ETA
GARRAIO BATZORDEA



COMISIÓN DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL
Y TRANSPORTES

Bilkura 24.02.95 Sesión

BATZORDE BILKUREN ALDIZKARIA

DIARIO DE COMISIONES

Gaia-Asunto: Comparecencia del Consejero de Transportes y Obras Públicas, a petición propia, para exponer las líneas generales de actuación de su Departamento.

SUMARIO

	<u>Página</u>
- Se abre la sesión.	1
- Primer punto del orden del día: "Lectura y aprobación, en su caso, del acta de la sesión celebrada el día 23 de febrero de 1995".	1
- Segundo punto del orden del día: "Comparecencia del Consejero de Transportes y Obras Públicas, a petición propia, para exponer las líneas generales de actuación de su Departamento".	1
- Tercer punto del orden del día: "Ruegos y preguntas".	25
- Se levanta la sesión.	26

Se abre la sesión a las 11 horas y 24 minutos.

El Sr. **PRESIDENTE** (Ares Taboada): Bienvenido, señor Consejero y su equipo a esta comisión.

Vamos a proceder a desarrollar en la Comisión de Ordenación Territorial y Transportes de acuerdo al orden del día que tienen ustedes en su poder.

Punto 1: "Lectura y aprobación, en su caso, del acta de la sesión celebrada el día 23 de febrero de 1995". ¿Alguna sugerencia al acta? ¿Se aprueba? (*Pausa.*)

Se aprueba.

Punto 2: "Comparecencia del Consejero de Transportes y Obras Públicas, a petición propia, para exponer las líneas generales de actuación de su Departamento".

Señor Consejero, tiene usted la palabra.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS** (Maturana Plaza): Señor Presidente, señoras y señores parlamentarios, buenos días a todos.

Comparezco ante esta comisión del Parlamento Vasco para explicarles las líneas generales de lo que va a ser la actuación del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco en la presente legislatura. He juzgado oportuno aprovechar la ocasión para venir acompañado de mi nuevo equipo y presentárselo a todas sus señorías, al mismo tiempo que nos ponemos a su entera disposición desde este momento.

Afronto esta nueva etapa desde la responsabilidad y la ilusión que supone asumir un importante trabajo de consolidación de infraestructuras en marcha y desarrollo de otras, que han de contribuir de manera decisiva a la creación de riqueza económica en la Comunidad Autónoma del País Vasco y al bienestar de sus ciudadanos.

El País Vasco necesita en sus tres territorios completar, renovar y crear infraestructuras de carreteras, ferrocarriles, saneamiento y abastecimiento de aguas, desarrollo de sus puertos comerciales, e instaurar una estructura de puertos deportivos, reordenar su infraestructura portuaria, para hacer un País Vasco más competitivo con otras regiones de Europa y del resto de España, al mismo tiempo que aseguramos a nuestros conciudadanos una mayor calidad medio ambiental.

Esta tarea necesita tener claros los objetivos finales y las prioridades a acometer. No cabe duda de que la puesta en marcha de todas estas actuaciones necesita el acuerdo de varias administraciones, tanto local como foral y estatal, quienes deberán estar coordinadas con la Comunidad Autónoma del País Vasco, y en concreto con este Departamento. Soy consciente de la necesidad de llegar a un diálogo constante interinstitucional para que el consenso presida las actuaciones del Departamento, cuya labor consistirá muchas veces en aunar esfuerzos de todo tipo para lograr sus objetivos.

El País Vasco, como rótula del eje norte-sur y del eje Cantábrico-Mediterráneo del Arco Atlántico, está en disposición de dar un importante salto adelante, si somos capaces de coordinar y completar las acciones públicas y privadas, superar localismos y tener una visión de conjunto integral, como país, de nuestras necesidades, oportunidades y medios para afrontarlo.

No cabe duda de que en materia de infraestructuras hay que aplicar una política de solidaridad, que debe traducirse en dar más a quien menos tiene, contribuyendo de esta manera a paliar a corto, medio y largo plazo los déficit de infraestructura que existen en zonas deprimidas de nuestra Comunidad Autónoma, evitando de esta manera consolidar o aumentar territorios marginales cuyas perspectivas de desarrollo económico y social tienen fuertes dificultades. De esta manera conseguiremos que la cohesión social se vaya llevando a la práctica.

Una nueva ética del medio ambiente, que cada vez está siendo más receptiva en nuestra sociedad, estará presente en nuestras actuaciones en materia de transportes y obra pública, aplicando el principio de desarrollo sostenible, lo que significa que los recursos naturales y nuestra riqueza medioambiental deberán ser compatibilizados con las actuaciones de obra pública que para desarrollo económico y bienestar social se lleven a cabo.

Tengo la convicción de que es necesario llevar a cabo una labor de planificación y complementariedad en las obras de infraestructura. Se trata de racionalizar las actuaciones, evitar acciones contrapuestas desde las distintas administraciones, en definitiva, aunar esfuerzos para lograr objetivos comunes. Para todo ello les anuncio que estamos pensando la posibilidad de iniciar los trabajos de un Plan Director de Infraestructuras del País Vasco en el que interviniesen todas las instituciones afectadas.

Finalmente, dentro de esta declaración de principios me parece importante señalar que deseo fijar el máximo control y racionalización de la gestión de los recursos, tanto materiales como humanos. En este sentido, es mi intención crear, al igual que hiciera en el Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente, un área de gestión y planificación económica para lograr este objetivo. La optimización del gasto y las inversiones estarán presididos por su rentabilidad social de manera fundamental.

A continuación paso a exponerles los objetivos generales y líneas de actuación en transportes y sus correspondientes epígrafes de infraestructura ferroviaria, de carreteras y gestión del transporte. En obras públicas me referiré a planificación y obras hidráulicas, y por último a puertos y asuntos marítimos.

En transportes, en lo que se refiere a infraestructuras ferroviarias de la Comunidad Autónoma, empezaremos diciendo que en lo relativo a infraestructuras ferroviarias cabría hacer dos precisiones básicas de concepto. La primera y fundamental se refiere a la necesidad de optimizar las inversiones en esta área, buscando la máxima rentabilidad social y, consecuentemente, el máximo reflejo de estas inversiones en la captación de clientes para el ferrocarril. La segunda, el establecimiento de una clara diferenciación entre las inversiones para nuevas implantaciones, líneas, etcétera, de responsabilidad del Departamento, y las correspondientes a material móvil, renovación de instalaciones fijas, señalización, rehabilitación

de edificios, infraestructuras, etcétera, que por lógica y funcionalidad corresponden a la empresa ferroviaria.

La guía para las inversiones del primer apartado la encontramos en el Plan de Actuación Ferroviaria, si bien éste requiere una readecuación a la vista de la situación que se creará en la empresa ferroviaria tras la segregación de una de las líneas fundamentales (Bilbao-Plentzia) en favor del Metro de Bilbao, así como de las actuaciones que deben derivarse en el entorno urbano de San Sebastián como consecuencia de la creciente importancia que va adquiriendo la línea San Sebastián-Hendaya día a día.

Mejoraremos las opciones de centralidad en Bilbao y San Sebastián para comodidad de los clientes, induciendo y ayudando a la creación de puntos de intermodalidad con otros medios de transporte, así como la aproximación a nuevos polos de atracción como el "campus" universitario de San Sebastián o el municipio de Lasarte en el caso de Gipuzkoa, o la interrelación con la línea de Bilbao-Santander y la llegada necesaria de Ferrocarriles Vascos a la futura estación intermodal de Bilbao.

Otro de los objetivos es el de promover un conjunto de actuaciones de adecuación de las líneas en determinados municipios, que posibiliten importantes operaciones de regeneración urbanística. Así, pueden destacarse, entre otras varias, la voluntad de intervenir en la vaguada de Morlans en San Sebastián, así como proceder al traslado de los talleres de su actual implantación en Durango. En cualquier caso, este conjunto de actuaciones de regeneración urbanística deberá encuadrarse en un proceso de colaboración con las diversas administraciones afectadas, fundamentalmente ayuntamientos, a fin de establecer los mecanismos de gestión económica que aseguren la financiación de estos procesos.

En lo que se refiere a Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, es objetivo de mi Departamento seguir potenciando e impulsando la trayectoria de esta empresa pública, cuya constante debe ser una mejora continua y considerable de sus instalaciones de infraestructura, superestructura y material, que se encontraban en estado precario. Paralelamente se han implantado nuevas tecnologías de producción y gestión que, junto con la formación de los trabajadores, han conseguido alcanzar un nivel aceptable de la empresa en general y del servicio prestado en particular.

El año 1995 supone una modificación sustancial en el devenir de la misma, al perder el tramo Elorrieta-Plentzia, de la línea Bilbao-Plentzia, que constituye aproximadamente el 50 por ciento de su tráfico y facturación y el 30 por ciento de su plantilla. En este marco, y tras un análisis del resto de las líneas, se ve claramente que el futuro está en nuestra especialización del transporte de cercanías, planteándose los siguientes objetivos:

Lograr ser una alternativa eficaz y competitiva de transportes mediante la potenciación de los siguientes tramos; Donostia-Hendaia, Donostia-Zumaia, Bilbao-Bermeo-Zaldibar, Ermua-Eibar-Elgoibar, Bidarte-Lezama.

La necesidad de mantener la opción ferroviaria como elemento esencial en la política de transportes públicos nos lleva a tener Ferrocarriles Vascos en una permanente evolución, tanto en lo referente a las áreas tecnológicas como de seguridad en la circulación, introduciendo los últimos avances en estas materias para el transporte de mercancías.

Por otra parte, se va a establecer un plan de cierre de estaciones y control de títulos de transporte intensivo para reducir a la mínima expresión el fraude existente.

En lo relativo a las líneas de carretera que obran en concesión de Ferrocarriles Vascos, se procederá a la racionalización de estos servicios para evitar que entren en competencia con los ofrecidos de forma ferroviaria.

Asimismo, la implantación de una política de atracción de clientes en el ámbito de viajeros debe llevar consigo su complementación con las mercancías. Si bien somos conscientes de que las características de este ferrocarril lo hacen especializarse en el tráfico de viajeros, no debe por ello perderse u olvidarse de las posibilidades que todo ferrocarril tiene básicamente para el transporte de mercancías, y por ello se planificarán las actuaciones pertinentes para recuperar, aunque sea sólo parcialmente, las oportunidades que tuvo en este sector.

En lo que se refiere al Metro del Bilbao diríamos lo siguiente. Como objetivo fundamental, poner en operación la primera fase de la línea primera del metro de Bilbao entre Plentzia y Casco Viejo. La puesta en marcha del Metro de Bilbao provocará una verdadera revolución en el campo del transporte de viajeros de cercanías en el área metropolitana de Bilbao. A partir de su puesta en marcha, Bilbao contará con un modo de transporte urbano de alta calidad, con una regularidad y frecuencia alta y garantizada.

Para llevar a cabo este objetivo se realizarán las siguientes actividades, que pueden resumirse de esta forma.

Las obras más complejas en el sector de la margen derecha corresponden a las grandes actuaciones en Lutzana, Lamiako, Arenas, Algorta y Bidezabal, si bien otras actuaciones, como las de los tramos de Neguri-Aíboa y Berango, por la necesidad de trabajar en vía única, generan problemas importantes de coordinación con Eusko Trenbideak, en los que se está trabajando intensamente.

Las obras de adecuación de la línea Bilbao-Plentzia, por la necesidad de mantener el tráfico ferroviario con el mayor nivel de calidad posible, exigen un esfuerzo añadido de coordinación. Deben adelantarse las adecuaciones en interestaciones para facilitar el montaje simultáneo de los nuevos sistemas de control de tráfico y comunicaciones, a la vez que se plantea la entrada progresiva en servicio de los distintos tramos, a medida que se terminan las correspondientes obras.

En el tramo llamado común se han terminado las obras civiles de infraestructura, con excepción del acceso a la estación de Casco Viejo desde la nueva estación de San Nicolás de Eusko Trenbideak. Sin embargo, se trabaja activamente en los acabados arquitectónicos y montajes electromecánicos, lo que obliga a articular procedimientos de coordinación entre los diferentes gremios que coinciden en cada estación.

En 1995 se terminará el montaje y las pruebas de todos los equipos electromecánicos correspondientes al tramo Plentzia-Casco Viejo, en particular los siguientes: escaleras mecánicas, pasillos móviles de Unamuno y ascensores de estaciones.

Como consecuencia de la encomienda de gestión realizada por el Consorcio de Transportes de Bizkaia al Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, IMEBISA gestiona y dirige, para el tramo de obra nueva, los proyectos de acometidas eléctricas generales y equipos de subcentrales, vía y electrificación tracción. Todos ellos quedarán terminados para finales de 1995 en el tramo correspondiente a Elorrieta-Casco Viejo.

El tramo Casco Viejo-Bolueta, que forma parte también del tramo común, fue resultado de una decisión posterior, y las obras han comenzado a mediados de 1993 para el tramo subterráneo y en diciembre del 94 para la propia estación de Bolueta. Para ambos tramos 1995 será un año clave, iniciándose la recuperación de los tramos que afectan a la vía pública en las calles más concurridas del barrio de Santutxu.

Por otra parte, durante el año 1995 continuará la tarea de dirección, supervisión e inspección de los diferentes proyectos constructivos pendientes, entre los que destaca el tramo Bolueta-Ariz, que incluye la definición de las cocheras en Basauri.

Entiendo que la puesta en marcha del Metro de Bilbao supone un esfuerzo humano y técnico sin precedentes en las últimas décadas, lo que deberá constituir una experiencia de gestión y de acuerdo entre instituciones, grupos políticos, sociales, etcétera, para proseguir el desarrollo total del proyecto. Como les explicaré más adelante, deberán tenerse en cuenta en su totalidad los factores de ordenación territorial que inciden en el área (preexistencia de otras redes viarias), que será necesario analizar rigurosamente para lograr un proyecto integrado y racional.

En lo que respecta a la nueva red ferroviaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco, "Y" vasca, como actuación destacada debo referirme al Plan Territorial Sectorial de la nueva red ferroviaria en el País Vasco iniciado en la anterior legislatura por el hoy aquí presente parlamentario y anterior Consejero, el señor Josu Bergara.

En el marco de la cooperación institucional entre la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad Autónoma, se han venido realizando una serie de estudios previos de índole técnica y económica y otros complementarios para definir la configuración de la nueva red ferroviaria de alta velocidad o "Y" vasca.

La Dirección General de Infraestructuras del Transporte Ferroviario del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, que tiene la competencia sobre la red ferroviaria del Estado, estableció el pasado año tres posibles alternativas de trazado para la nueva red ferroviaria en el País Vasco. Como titular del proyecto entregó a la Dirección de Política Ambiental el documento "Memoria resumen de impacto ambiental". Este documento contiene las tres alternativas definidas, para que, según el procedimiento que se estable en la legislación, se inicie el estudio de evaluación de impacto ambiental, haciendo llegar el documento a todas las instituciones, entidades, asociaciones ecologistas, etcétera, a fin de que se presentaran sugerencias, comentarios y observaciones. Hay que aclarar que la competencia medioambiental referente a las infraestructuras del Estado corresponde al propio Ministerio.

Paralelamente -y esto es, en lo que respecta a nosotros, muy importante-, el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, de acuerdo con el Ministerio, ante la gran importancia que tiene para la Comunidad Autónoma la incorporación a

la red ferroviaria de alta velocidad, y viendo la necesidad de que, como cualquier otra planificación sectorial, esta nueva infraestructura quedara enmarcada e integrada dentro de una política global de ordenación del territorio, tal y como señala la exposición de motivos de nuestra ley de Ordenación del Territorio, estableció la oficina para la redacción del Plan Territorial Sectorial de la nueva red ferroviaria en el País Vasco, teniendo en cuenta que el asunto de la ordenación territorial, como todos ustedes saben, es competencia del Gobierno Vasco.

La coordinación de intereses, la integración del trazado de la nueva red ferroviaria y su adecuación con los usos del suelo actualmente previstos dentro de los planes de urbanismo establecidos por las instituciones afectadas son los objetivos de este Plan Territorial Sectorial.

La formulación del Plan Territorial Sectorial deberá efectuarse, lógicamente, en correspondencia con la Administración General del Estado. En cualquier caso, se prevé que, una vez recibidas las sugerencias que las diversas instituciones hayan podido presentar al documento previo con las tres alternativas de trazado, se elaborará en el transcurso de este año el documento que, conteniendo la alternativa elegida, se presentará para su aprobación inicial, abriéndose, consecuentemente, el correspondiente periodo de información pública a los efectos de que cuantos organismos, entidades o particulares afectados puedan presentar las alegaciones que estimen oportunas.

Para la tramitación del documento, en esta fase y en las siguientes hasta su aprobación definitiva, prevista en principio para 1996, deberá disponerse de una estrecha colaboración del Departamento con la Comisión de Ordenación del Territorio del País Vasco. Por otra parte, a lo largo de todo este proceso se establecerá un plan de comunicación para dar a conocer públicamente, a través de los medios de comunicación y de otros procedimientos, las razones, ventajas, necesidad de esta nueva red ferroviaria en nuestro país, que será culminada con la organización de exposiciones en las tres capitales y otros lugares de interés.

Sobre este asunto quiero resaltar mi empeño político en llevarlo adelante, por considerar que la "Y" vasca tiene una trascendental importancia para las comunicaciones de la Comunidad, y de ésta con el resto de España y Europa, dada su calidad de eje transeuropeo.

Colaboración con otras redes ferroviarias. Es mi intención potenciar y posibilitar la firma de acuerdos marco de cooperación y colaboración con las redes estatales de ferrocarriles que operan en nuestra Comunidad Autónoma, a fin de fijar horarios, nivel de servicio, etcétera. En este sentido, se ha convenido en los últimos días, y estamos en negociaciones con la Dirección de Renfe, el mantenimiento y mejora de los servicios regionales ferroviarios en la provincia de Álava, que explicaremos detalladamente en una próxima comparecencia la semana que viene, a petición de algún grupo.

En suma, pretendo que Renfe y FEVE mantengan un nivel de servicios adecuado para la demanda que se genere en sus líneas en el ámbito de nuestra Comunidad Autónoma, tanto desde el punto de vista del transporte de viajeros como del de mercancías.

Dentro de esta política se enmarcan las actuaciones ferroviarias a llevar a cabo mediante la sociedad pública "Bilbao Ría-2000", de la que ustedes saben que este Departamento del Gobierno Vasco, de Transportes y Obras Públicas, forma parte. Por ello, es interés continuar

con la estrecha colaboración mantenida con la citada sociedad, y ayudar en todo lo posible a la obra de regeneración urbana y modernización que en este ambicioso proyecto se contempla.

En este marco de colaboración entendemos que conviene añadir un elemento nuevo al proyecto, y éste es la inclusión de la línea principal Hendaya-San Sebastián-Bilbao en la estación intermodal de Abando con la solución más oportuna y favorable económicamente, entre la que no se descarta el ramal de mercancías de FEVE Basurto-Ariz mediante las oportunas adecuaciones. De esta forma, los viajeros procedentes de las estaciones de esta línea principal de Eusko Trenbideak tendrán la posibilidad de realizar un intercambio adecuado con los servicios de Renfe, así como con los de FEVE, y lo mismo en sentido contrario, independientemente de los que acudan al centro de Bilbao u otras estaciones de la línea 1 de Metro que podrán trasladar en Bolueta o Ariz.

En otro orden de cosas, es intención de este Consejero fomentar y apoyar el proyecto de enlace ferroviario con la nueva estación de mercancías del Puerto Autónomo de Bilbao utilizando la línea interior de la ría (Ortuella-Muskiz), para de esta manera, y en un primer paso, liberar a la parte más urbana del BTP del tráfico de mercancías, para en una segunda etapa potenciar la sustitución de la barrera ferroviaria por un vial urbano con infraestructura para tranvías que pueda acoplarse con la línea 2 del Metro. De esta forma, además de conseguir una operación de regeneración urbana al levantar la barrera ferroviaria y convertirla en un vial permeable, se mejorarán sustancialmente las oportunidades de realizar servicios de mercancías desde y hacia el puerto, hoy condicionadas por la gran frecuencia de servicios de cercanías y los intervalos de mantenimiento, lo que reduce a un mínimo inadmisibles la salida y entrada de mercancías en el Puerto Autónomo.

En definitiva, se trata de resolver el problema de los pasillos ferroviarios a lo largo de la margen izquierda, destacando la implantación de la línea 2 del Metro, procediendo a su correcta definición y encuadrándola, lógicamente, en el objetivo final de transformación del conjunto de este territorio previsto en el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano.

Voy a tomar un poquito de agua... Prosigo.

En lo que se refiere a infraestructuras de carretera, Plan General de Carreteras. La responsabilidad más destacada que tiene nuestro Departamento en este sector es el Plan General de Carreteras, estando vigente en este momento el correspondiente al periodo 1993-2004. Nos corresponde su seguimiento, redacción y revisiones.

De acuerdo con los artículos 15 a 18 de la ley reguladora del plan, los órganos forales de los territorios históricos deben cumplir sus compromisos dentro del periodo del plan (primer sexenio 1993-1998), es decir, construir las obras previstas en los diferentes programas. Tienen, pues, tiempo hasta 1998 para ejecutar las obras previstas, salvo que en el marco de la comisión del plan formada por el Gobierno Vasco y las tres Diputaciones Forales se acuerde otra cosa.

El control del seguimiento del plan se hace anualmente, mediante un informe que la comisión conoce y discute, pero al no contemplarlo la ley no existen fórmulas para forzar su cumplimiento. Sobre los casos concretos de retrasos o adelantos entiendo que, al ser responsabilidad de la respectiva Diputación Foral, a ellas les corresponde informar, aunque el

Departamento estará en permanente contacto, como ha venido estando, para que se cumplan los plazos y se discutan las modificaciones.

En cuanto al Plan de Carreteras, se marca como objetivo fundamental el cumplimiento lo más estricto posible del contenido del mismo.

Sin ánimo de ser exhaustivo, y siempre refiriéndome al estado de los principales corredores del Plan General de Carreteras, a los que impulsaremos de manera decidida desde este Departamento por su importancia en el tráfico comunitario, me voy a referir exclusivamente a tres: a la Nacional-1, a la vía Urbina-Máizaga, a la autopista Navarra-Gipuzkoa y al corredor Durango-Bergara-Beasain.

Esta carretera, perteneciente a la red transeuropea, es el principal canalizador del tráfico en el sentido Madrid-frontera francesa y Portugal-frontera francesa. Es, por otra parte, la que garantiza en mayor medida la conexión entre Vitoria y San Sebastián y las comarcas alavesas y guipuzcoanas con/y desde la frontera, pero además, y dependiendo del tramo de que se trate, cumple otra serie de funciones. Así, el tramo Miranda-Vitoria cumple una función casi exclusivamente de tráfico entre el País Vasco y la Meseta. El tramo Vitoria-límite Navarra, además de lo dicho anteriormente, es el que proporciona la conexión Bilbao-Vitoria-Pamplona y, por ende, la relación dentro de la Cornisa Cantábrica y el Ebro Medio, así como con los Pirineos. El tramo límite Navarra (Etxegarate) a San Sebastián tiene además la funcionalidad de conectar las cuencas del Gohierri y Oria entre sí, y de éstas con San Sebastián, a modo de un eje metropolitano de largo alcance. Por fin, el tramo entre San Sebastián e Irún tiene ya un carácter secundario de carretera colectora-distribuidora, debido a la existencia de la autopista A-8, Bilbao-Behobia, que tiene mayor capacidad.

Para cumplir toda esta serie de funciones, el Plan General de Carreteras del País Vasco ha previsto una serie de obras cuya secuencia en estos momentos es la siguiente:

El tramo Vitoria-Miranda tiene carácter de desdoblamiento, que debe transformarse hasta ser una autovía mediante la realización de una serie de obras, como eliminación de una serie de giros a la izquierda, y se ha inaugurado ya, recientemente, el enlace de Nanclares.

La conexión Vitoria-Salvatierra está ya a nivel de autovía, y construyéndose el tramo restante hasta Navarra en el punto de Egino, previéndose su finalización en 1996.

En las obras del desdoblamiento en Navarra, entre el límite con Álava y Alsasua, está prevista su finalización para 1997, completándose así el itinerario autopista/autovía entre Bilbao-Vitoria y Pamplona. El tramo entre Alsasua y Etxegarate se construirá por parte de Navarra acompañándose con la construcción de la variante de Etxegarate en el lado guipuzcoano.

Finalmente, el tramo Etxegarate-Idiazabal está produciéndose de la siguiente manera. Enlace de Idiazabal Norte: en construcción, finalización en finales del 95. Desdoblamiento de la variante de Idiazabal: las expropiaciones se prevén en 1996, y fin de obra en 1997. Y la fase tercera, la variante del puerto: el proyecto estaría pensado hacerse en el 95, en abril del 95 entregado; las expropiaciones en el 97, y fin de obra en el 99. La obra consistirá en una nueva

calzada que servirá en sentido de bajada del puerto, quedando la carretera existente para el sentido de subida.

La Urbina-Maltzaga. En relación con esta autopista, como ustedes saben, nos encontramos en plena fase de información pública del estudio informativo y estudio previo del impacto ambiental de la autopista Maltzaga-Etxebarri, más conocida por su antigua denominación Urbina-Maltzaga. Paralelamente, y de forma coordinada, el Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente lleva a cabo otra información pública sobre los aspectos medioambientales del proyecto. Se espera así dar respuesta a una demanda de las comarcas afectadas y de la sociedad vasca en general, justificada en términos de rentabilidad socio-económica.

Está previsto que, una vez finalice dicha exposición pública y la itinerante que está organizada, a partir del 27 de marzo, se resolverán las alegaciones que hayan presentado particulares e instituciones, y se seleccionará la alternativa del trazado en base a las presentadas. Especial énfasis se hará en el análisis urbanístico con los municipios, a fin de que la compatibilidad con el planeamiento urbanístico municipal y territorial se haga de una manera armoniosa.

Esta alternativa se desarrollará posteriormente a escala 1:1.000, a nivel de proyecto de trazado, que será la base sobre la que, en su caso, se hará el concurso posterior, en relación con la licitación y gestión de la autopista. Es intención de las administraciones que formamos parte de DEBASA que el concurso se haga sobre un proyecto que tenga el mayor nivel posible de definición, a fin de que no existan por parte del futuro concesionario dudas sobre cómo será el proyecto que mejor se adecue a las características de tipo ambiental, urbanístico y de construcción.

En esta fase además se conocerán exactamente los terrenos a efectar por las expropiaciones, y será el documento objeto de promulgación de la declaración de impacto ambiental. A fin de adelantar los trabajos ya se está elaborando la cartografía 1:1.000, hasta ahora inexistente.

Quiero insistir en que la adjudicación del proyecto del trazado, que se efectuará mediante concurso público entre empresas de ingeniería especializadas en autopistas, servirá de base para el concurso de concesión.

Quiero aprovechar esta ocasión para ratificar y expresar en el Parlamento que desde el Departamento de Transportes y Obras Públicas se apoya la autopista Urbina-Maltzaga como solución a los problemas de comunicación interna tanto del Valle del Deba como del País Vasco en general, teniendo a la vista que esta vía se constituye en un eje transeuropeo. Quiero decir también que desde mi llegada al Departamento se está procediendo al estudio de todas las hipótesis financieras posibles de cara a hacer viable esta gran infraestructura para el País Vasco.

La autopista Navarra-Gipuzkoa. Esta autovía, cuya definición más exacta es Aduna (N-1)-límite Navarra, pretende conectar Navarra con Gipuzkoa evitando el puerto de Azpiroz, principal conexión existente hasta ahora. Pretende reducir de la hora y media actuales a una hora los tiempos de recorrido entre Pamplona y San Sebastián y en mejores condiciones de

seguridad. Forma también parte de la red transeuropea, y ha sido incluida su financiación en las solicitudes de los Fondos de Cohesión, lo mismo que la Urbina-Maltzaga y la Nacional-1.

La función territorial de esta obra reside en la conexión de las capitales entre sí, así como de las respectivas comarcas con la costa y la frontera, desde la perspectiva navarra, y con el Ebro y los Pirineos desde la perspectiva guipuzcoana. La fecha de inauguración está prevista en este año 1995.

El corredor Durango-Bergara-Beasain. La función de este corredor es conformar un corredor interno de la Comunidad Autónoma del País Vasco que una las comarcas del Duranguesado, Alto Deba y Gohierri entre sí y con el exterior.

El itinerario es el formado, entre otros, por los municipios siguientes: Durango-Abadiño-Elorrio-Mondragón-Bergara-Zumarraga-Beasain. El esquema final es autovía entre Durango y Elorrio y entre Beasain y Zumárraga, y nueva carretera y variantes urbanas en el resto. El tramo entre Mondragón (Epele) y Bergara sería coincidente con la Urbina-Maltzaga.

El estado actual de las obras. La variante de Epele, entre el puerto de Kampazar (límite entre Bizkaia y Gipuzkoa) y Epele (Mondragón) estará inaugurada en 1994 (fue inaugurada). El enlace de Anzizar (Beasain) con la N-1 está en construcción, previéndose su finalización para 1995. Autovía entre Anzizar y Gabiria: prevista su finalización en 1997. El resto de las obras en Gipuzkoa finalizarán en el año 2000. En Bizkaia, las obras deberían haberse ya iniciado con la variante de Elorrio, pero aún no lo han hecho. Así mismo, las obras de todo el corredor deberán finalizar en el año 2000.

El horizonte final del corredor será, por lo tanto, un itinerario en el que se hayan superado todos los obstáculos naturales de comunicación entre los tres valles (puertos de Kampazar y Deskarga), paso por los centros urbanos (Abadiño, Apatamonasterio, Elorrio, Mondragón, Bergara, Antzuola, Zumarraga, Gabiria, Ormaiztegi y Beasain), y resuelto con unas condiciones de trazado y capacidad adecuadas a los tráfico actuales previsibles.

Gestión del transporte. En este campo serán objetivos fundamentales la potenciación del transporte público para la mejora de la calidad de vida, y esto no sólo como solución a las problemáticas presentes medioambientales y de saturación, sino también como alternativa a medio y largo plazo, en que previsiblemente llegaremos a cotas de saturación insostenibles. Potenciación debe significar competitividad, mejor servicio, mejor gestión, más calidad, y en definitiva ofrecer una opción pública de alto nivel.

Entre los objetivos fundamentales está el fomento de la logística del transporte. En el fomento de la logística de transporte, a través de Instituto Vasco de Logística. El IVL es una asociación de promoción e investigación constituida con carácter permanente, y desde su creación, y como actividad esencial para su existencia, desde dicho instituto se ha perseguido ofrecer una formación adecuada a los profesionales de la logística del País Vasco y servir de foro de intercambio de experiencias e información. Es objetivo fundamental fomentar por medio de este instrumento áreas de distribución y marcar canales, también de distribución, que hagan nuestro transporte más competitivo.

Participación en Centros Integrados de Transportes. Es objetivo del Departamento la potenciación, mejora y puesta al día de estos Centros Integrados del Transporte, de tal manera que hagan más competitivas nuestras empresas. Todos los actores (cargadores, operadores logísticos y transportistas) requieren de unas infraestructuras específicas, fundamentalmente Centros Integrados de Transporte, a fin de facilitar y racionalizar sus operaciones. Por todo ello, es fundamental el mantenimiento de la participación del Gobierno Vasco en los centros de Aparcabisa, Zaisa y Centro de Transportes de Vitoria.

Promoción de los tres aeropuertos de la Comunidad Autónoma del País Vasco. El objetivo fundamental en esta área es la elaboración de un Plan Integral de Aeropuertos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en colaboración con AENA, que permita analizar la demanda comercial real existente en cada territorio, complementar y racionalizar la actividad de los tres aeropuertos, asegurar y consolidar el propio campo de trabajo de cada uno de ellos.

Es preciso intensificar y mantener unas relaciones fluidas con AENA, que es el ente del que dependen los tres aeropuertos de la Comunidad Autónoma, y para ello se están ya estableciendo los cauces de diálogo y colaboración oportunos de cara a coordinar los esfuerzos de ambas partes (AENA y Departamento) para que a lo largo de la legislatura los aeropuertos vascos se encuentren en condiciones óptimas de operatividad tanto técnicas como comerciales. Se están realizando importantes inversiones en nuestros aeropuertos tendentes a modernizar y ampliar sus instalaciones. Debe ser nuestro papel como Departamento el de hacer un seguimiento de estas inversiones, coordinarlas y potenciarlas en la medida de lo posible.

En el aeropuerto de Bilbao se están ejecutando las obras de la nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves y calle de rodaje, la adecuación de la pista de vuelo 12/30 y la construcción de una nueva torre de control. Igualmente, está concluido el proyecto de nuevo edificio terminal, urbanización y accesos, cuya construcción se llevará a cabo en los próximos años. Concretamente la inversión prevista para el período 95-98 asciende a 13.763 millones de pesetas.

En cuanto al aeropuerto de San Sebastián, se colocarán próximamente nuevos sistemas de balizamiento y de ayudas a la navegación aérea. En el mismo periodo se destinará un total de 160 millones de pesetas para la mejora de instalaciones y servicios.

En lo referente al aeropuerto de Vitoria, se invertirán también en este periodo un total de 485 millones de pesetas para mejorar sus instalaciones actuales.

Diversos factores ajenos a los puramente técnicos, como es la coyuntura impuesta por la demanda de servicios aéreos, han provocado la progresiva infrautilización del aeropuerto de Vitoria, con el coste social y económico que ello supone. Por ello, este Departamento mantendrá y potenciará su participación en la Sociedad de Promoción del Aeropuerto de Vitoria (VIA), cuyo objeto social es precisamente la promoción y desarrollo de este aeropuerto internacional. Fruto de este esfuerzo ha sido precisamente el instaurar de nuevo líneas regulares por medio del convenio firmado con la compañía aérea Air Nostrum.

El programa de ayudas al sector del transportes (y vamos a ir acabando enseguida). En general, las empresas del transporte... Voy a ser breve, creo que voy a ser un Consejero que no va a llegar a la hora.

En general las empresas del transporte radicadas en la Comunidad Autónoma presentan una dimensión inadecuada, falta de formación del personal, así como dificultades de acceso a la información, inexistencia de redes de comercialización convenientemente organizadas, etcétera.

Las medidas propuestas mediante el plan de ayudas, tanto en la modalidad de subvención no reintegrable como en la subvención para reducción del coste financiero de operaciones de préstamo y de arrendamiento financiero, pretenden apoyar el sector del transporte público. Contribuyendo así, por una parte, a corregir las diferencias existentes entre los precios medios de adquisición de los activos fijos materiales en los países de la Unión Europea y los existentes en la Comunidad Autónoma, siguiendo un idéntico criterio con respecto al coste de la financiación externa (préstamo o arrendamiento financiero) con destino a inversiones en activos fijos materiales, y, por otra parte, pretendiendo subsanar las deficiencias existentes en las empresas en cuanto a su dimensión y funcionamiento, a través de la concentración de empresas y la realización de estudios de viabilidad. Estas ayudas se dedicarán a los capítulos de modernización del sector, jubilación anticipada, medidas de apoyo al sector del transporte y subsidiación de puntos de interés.

Actuación en materia de mercancías peligrosas. La Comisión Vasca de Coordinación de Transporte de Mercancías Peligrosas ha potenciado la realización del Plan Vasco de Actuación en materia de Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas. En este campo, tres son los objetivos básicos: potenciar y reactivar esta comisión para dar cumplimiento exhaustivo al plan aludido; actualizar los parámetros de este plan, y, para ello, deberá servir como criterio fundamental la liberalización del sector que se producirá en 1998, que significará un notable aumento de la llegada a nuestra Comunidad sin traba alguna de transportes de mercancías peligrosas, para lo cual deberemos estar preparados.

Actuaciones normativas. Quiero resaltar en este punto que se va a proceder a regular el reglamento vasco del taxi, refundiendo y completando la legislación estatal, a efectos de adaptarla a las necesidades de nuestro sector. También es necesario prever la transferencia de competencias pendientes en materia de transportes por carretera a la Comunidad Autónoma, concretamente en lo que afecta a capacitación del transporte, juntas arbitrales del transporte, etcétera.

Plan Integral del Transporte en Bizkaia. Las recomendaciones del Plan Director del Transporte Público en Bizkaia ponen de manifiesto la importancia y necesidad de realizar los estudios de reestructuración de la red de transporte público, para conseguir el máximo ajuste entre la oferta y la demanda en función de las circunstancias que inciden con la puesta en servicio del Metro de Bilbao.

La inauguración del Metro supone un hito importante en el proceso de modernización del transporte público en Bizkaia, y va a constituirse en el elemento estructurante del sistema de transporte. Su puesta en marcha supone, por tanto, una oportunidad excepcional para realizar el proceso de integración de todos los elementos del sistema de transporte público en Bizkaia de forma que se mejore su eficacia global. El Departamento, consciente de todo esto, ha contratado el estudio "Plan Integral de Transporte en Bizkaia", cuya finalización y conclusiones obtendremos en breve plazo.

En lo que se refiere a obras públicas, me voy a referir en primer lugar a la planificación y obras hidráulicas, y en segundo lugar a puertos y asuntos marítimos.

Como todos ustedes saben, desde el día 1 de julio de 1994 la Comunidad Autónoma ha asumido las funciones y servicios que el Estado venía ejerciendo en materia de aguas cuando éstas discurren íntegramente por nuestro territorio. Desde esta fecha nos corresponde la ordenación y concesión de los recursos hidráulicos, autorizaciones de vertido, dominio público hidráulico, protección y su control, y programación y ejecución de obras que sean de su interés. Al mismo tiempo, en las cuencas de los ríos que no discurren totalmente por nuestra Comunidad este Departamento tiene encomendada la gestión y tramitación de autorizaciones de dominio público hidráulico y su tutela. Nos corresponde la elaboración del plan hidrológico de nuestras cuencas, y se han arbitrado fórmulas de cooperación para la coordinación de los distintos planes hidrológicos.

Asumido todo esto, es necesario y perentorio articular una legislación autónoma que establezca las bases para la organización vasca del agua y regule las competencias de la Comunidad en materia de aguas. Esta ley, que deberá llevarse a cabo en esta legislatura con un gran acuerdo interinstitucional entre Gobierno, Diputaciones, usuarios, consorcios... se basará en los principios de unidad de cuenca y del ciclo hidrológico, de gestión integral, coordinada y con participación de los usuarios, y deberá regular, entre otros, los siguientes aspectos: la administración vasca del agua (objetivos, competencias y funciones, así como organización y estructura), que será la planificación hidrológica; la utilización, gestión y protección del dominio público hidráulico, y el régimen económico-financiero de la utilización del dominio público hidráulico y de la realización de las infraestructuras hidráulicas.

En cuanto a la planificación hidrológica, corresponde al Departamento la elaboración del plan hidrológico de las cuencas intracomunitarias. No obstante, nos hemos planteado como objetivo la elaboración de un documento de planificación hidrológica que coordine e integre en uno solo los distintos planes hidrológicos que, dadas las características de nuestros ríos, concurren en el ámbito territorial del País Vasco: Planes Hidrológicos del Ebro, Norte II y III, y el de los ríos intracomunitarios.

Elaborado así, existirá un documento único en el ámbito del País Vasco que recogerá, entre otros, la ordenación de los recursos, su asignación y reserva, las características básicas de calidad de aguas y la ordenación de los vertidos de aguas residuales, las medidas para la protección del recurso y su entorno, las infraestructuras básicas requeridas por el plan, etcétera. Todo ello, como he dicho, en el marco de colaboración y cooperación que la ley de Aguas prevé, con la participación de los usuarios, instituciones forales y otros Departamentos cuya actividad incida sobre este recurso tan importante como el agua.

La gestión del dominio público hidráulico. La transferencia nos ha traído la competencia, y por tanto la obligación, de velar por la garantía, conservación y protección del dominio público hidráulico, el agua. La situación en que se encuentran nuestros ríos no es nada halagüeña: se ha presionada mucho sobre ellos, se han utilizado indebidamente, con construcciones en zonas inundables, vertidos incontrolados, detracciones no autorizadas, etcétera. Nos corresponde ahora realizar una gestión eficaz de este bien, gestión que va desde la labor de vigilancia de actuaciones cerca de los cauces y la tramitación y resolución (en su caso, propuesta de resolución) de los expedientes de obras y vertidos, concesiones, expedientes

sancionadores... hasta el establecimiento y la liquidación de cánones de vertidos. Todo ello implicará la configuración de un, en todo caso, más moderno esquema organizativo y la adscripción de medios humanos y materiales para una correcta gestión.

Obras hidráulicas. El Departamento de Transportes y Obras Públicas se ha planteado una serie de objetivos básicos en materia de infraestructuras hidráulicas en las cuatro grandes líneas de actuación en dicha competencia.

En materia de abastecimiento, garantizar el suministro a la población con una dotación mínima de 350 litros habitante/día, fomentando e impulsando medidas de mejora en la gestión y ahorro del agua.

En materia de saneamiento, nuestros objetivos se proyectan a dos horizontes: al año 2000, el cumplimiento estricto de la directiva europea de mayo de 1991, y al año 2012 la ejecución de las infraestructuras necesarias no sólo de saneamiento, sino de garantía de caudal de compensación que permitan conseguir índices de vida piscícola en todos los ríos de nuestra Comunidad. El saneamiento de la bahía de Txingudi, la cuenca del río Zadorra y el Alto Nervión son actuaciones para acometer de forma inmediata.

Con demasiada frecuencia vivimos episodios de avenidas en los núcleos urbanos de nuestro territorio. El Departamento fomentará la ejecución de las actuaciones necesarias para paliar los daños por desbordamiento en zona urbana: actuaciones estructurales y de prevención. Concretamente ríos como el Ibaizabal, el Deba y el Urumea van a ser también objeto inmediato de nuestra actuación.

Por último, y de acuerdo con la Diputación Foral de Álava, se está poniendo en regadío 35.000 nuevas hectáreas, todas ellas en territorio alavés. Destaca fundamentalmente en este tema la puesta en regadío de 14.000 hectáreas en la cuenca del río Zadorra, mediante el fomento de medidas de modernización, ahorro y rentabilización de las aguas utilizadas en el riego.

El Servicio Vasco de Meteorología. Como ustedes saben, este servicio depende de la Dirección de Planificación y Obras Hidráulicas, y el objetivo del servicio es la obtención de un servicio único en el área de meteorología en el cual se integre un grupo de predicción y de vigilancia atmosférica e hidrológica las 24 horas del día, así como todo lo relacionado con la climatología, suministro e información a usuarios tanto públicos como privados, investigación, etcétera.

Compatibilizar las actividades del Servicio Vasco de Meteorología con las del Instituto Nacional de Meteorología, de forma que se complementen y se evite cualquier duplicidad.

Se pretende también mejorar el acceso de usuarios externos a la información en tiempo real, de forma que cualquier persona pueda conocer en cada momento los parámetros meteorológicos, hidrológicos y oceanográficos que estén ocurriendo.

Otra de las áreas que se pretende seguir potenciando es la investigación, a través de un convenio de cooperación con la Universidad del País Vasco, ya que la meteorología es un campo que está sufriendo una enorme revolución tecnológica.

Puertos y asuntos marítimos. Tiene asignadas como misiones fundamentales prestar servicios en los puertos competencia de la Comunidad Autónoma y en general al sector marítimo, así como la creación de infraestructuras portuarias (vamos a hacerlo de manera resumida).

Queremos mejorar estos servicios de la siguiente forma: ordenando y ampliando las superficies de fondeo y líneas de atraque de estos puertos; favoreciendo la concentración de la actividad pesquera en aquellos puertos que reúnan las mejores condiciones, dando cumplimiento a la legislación comunitaria en esta materia; garantizando, aun en malas condiciones, el acceso y abrigo de la flota en los puertos; construyendo, reparando y manteniendo adecuadamente los diques; manteniendo el calado suficiente que permita un cómodo fondeo de la flota mediante las operaciones que fueran necesarias, como los dragados; dando una respuesta seria a un sector en auge y potencialmente de gran valor económico, como es el de los puertos deportivos.

En la actualidad existe un claro déficit de instalaciones de este tipo en nuestras costas que es necesario cubrir. También en este punto me parece importante señalar que aquí también será muy estricto en la aplicación de los criterios medioambientales; criterios, eso sí, rigurosos, que deberán ser compatibles con el resto de consideraciones a tomar en estas operaciones. Se continuará la ejecución de los puertos deportivos proyectados, actualmente el de Getxo y el de Zumaia, y quiero hacer especial énfasis en que se van a analizar detenidamente las diversas alternativas para su uso y gestión posterior, garantizando a la administración la mayor reversión posible de los fondos públicos invertidos, y por otro lado lograr un número mínimo de amarres para embarcaciones transeúntes que puedan recalar en nuestros puertos.

También les anuncio que es intención del Departamento dar un impulso definitivo a la construcción del puerto deportivo de Donostia-San Sebastián, cuyas obras deberán iniciarse lo más pronto posible, objetivo en el que mi departamento ya está trabajando intensamente. Creemos que un área como la de Donostia-San Sebastián, tanto por la cantidad de población como por su situación geográfica, contigua a la costa francesa, deberá contar al menos con un puerto deportivo de importancia.

Otra serie de actuaciones que haremos serán continuación y potenciación de la formación de profesionales y postgraduados en el sector marítimo y dinamización de la Escuela de Administración Marítima; consolidación y potenciación del servicio de salvamento marítimo, renovando lanchas de salvamento y aplicando tecnología punta en esta importante materia, hacer las 12 millas de las aguas vascas más seguras (los usuarios de la mar, tanto profesionales como deportistas, deben tener garantizada su seguridad mediante un servicio de salvamento marítimo acorde con los servicios que se prestan en los lugares más avanzados de Europa); debemos también contribuir con nuestras actuaciones al asentamiento, consolidación y desarrollo de industrias marítimas en el País Vasco, creando las condiciones para ello (este objetivo está muy ligado al punto anterior, referente a la creación de puertos deportivos en nuestras costas). Quiero resaltar también nuestra intención de potenciar la coordinación con los dos puertos autónomos de la Comunidad Autónoma (Bilbao y Pasajes), no sólo mediante nuestra presencia en sus respectivos consejos de administración, sino también mediante la suscripción de los convenios o acuerdos a los que haya lugar en cada momento.

Bueno, finalmente, siguiendo el consejo de un viejo y experto orador para estas ocasiones, siempre he preferido que me recordasen por hablar poco en lugar de por hablar demasiado. No estoy seguro de haberlo conseguido, pero creo que tienen ustedes una visión bastante general de lo que es el Departamento.

Y, sin más, darles a todos las gracias y estar a su disposición para someterme a sus consideraciones, preguntas, etcétera. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Consejero, por su extensa y detallada información al presentar las líneas generales de actuación de su Departamento.

Procede ahora un turno de intervención de los portavoces de los diversos grupos parlamentarios, aclarando que las intervenciones son para pedir aclaraciones o preguntas. La Presidencia es benévola y va a ser muy flexible en esta comparecencia, lo mismo que en todas las demás, pero ruego que nos ajustemos lo más posible al Reglamento.

Grupo Foralista Alavés, señor Reyero.

El Sr. **REYERO REDONDO**: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Consejero, por su atenta exposición.

Evidentemente, nos encontramos ante un tema quizás clave no ya para el futuro, sino casi para el presente de la Comunidad Autónoma vasca, como es el desarrollo de todas sus infraestructuras. Por eso me gustaría que el señor Consejero nos pudiera matizar algunas cuestiones que creo que son relativamente a corto plazo.

El tema de ferrocarriles... ¡hombre!, me ha gustado ver la cantidad de inversiones que se piensa hacer en el tema de ferrocarriles. Lo que ya no me parece equivalente es que, después de hablar de tantas infraestructuras en ferrocarriles en los territorios de Bizkaia y Gipuzkoa, nos asegure el horario del último tranvía para los alaveses. Eso es algo que me parece un poco fuera de esta comisión.

De todas formas, en cuanto a temas de más calado, me gustaría saber, en cuanto al tema de la "Y" vasca -algo que sí va a ser importante para el futuro-, si desde su Departamento, aparte de los estudios a escala que se están haciendo, se está pensando en los posibles planes de financiación de esa obra, sobre todo teniendo en cuenta que es una obra que creo que está reconocida dentro de los planes europeos de infraestructuras. Y la verdad es que me gustaría saber si por lo menos alguno de estos parlamentarios que están presentes algún día llegará a ver que se coloque la primera piedra en esa infraestructura o se haga el primer túnel. Entonces, la pregunta sería qué planes de factibilidad económica existen en esa obra, o si realmente nos estamos dedicando durante estos años a hacer estudios a escala y lo más interesante sería plantearnos directamente realizar algo más factible que dedicarnos a estudiar temas, más que futuribles, imposibles. Ésa es una de las preguntas.

Otro de los temas que creo que es importante, sobre todo para los territorios históricos, para lo que es la comunicación entre los territorios históricos, me parecen las grandes vías, las

vías nacionales. Se está haciendo un gran esfuerzo en la inversión de estas vías, y lo que creo que es importante no es ya sólo la inversión que se está haciendo, sino que lo que se haya hecho se haya hecho con calidad. Echo de menos, en los tramos que ya se han realizado, lo que son las correcciones de los errores que se hayan podido cometer. Estoy hablando tanto del tramo de autovía que se ha hecho prácticamente hasta Beasain como de lo que se haya podido haber hecho en el territorio histórico de Álava en cuanto a lo que es el tramo Vitoria-Alsasua o la circunvalación.

A mí me ha alegrado ver que tiene un interés su Departamento para eliminar los giros a la izquierda en las carreteras, pero lo que echo de menos es la eliminación de los puntos negros (por ponerle un ejemplo, la conexión entre la circunvalación de Vitoria y la autovía a Miranda), y entonces me gustaría saber si realmente desde su Departamento va a haber una inversión para resolver esos puntos negros que ya existen en las obras que ahora se están realizando.

En cuanto al tema de los aeropuertos, la verdad es que ahora no le voy a hacer preguntas de detalle, puesto que tiene usted ya una pregunta o preguntas hechas y ya entraremos en la comisión correspondiente en ese tipo de cuestiones. Lo que sí me ha gustado es ver que desde su Departamento se apuesta por los aeropuertos y en concreto por el aeropuerto de Foronda, pero yo creo que entraremos en detalle en una próxima comisión.

Y en cuanto a materias relacionadas con temas hidráulicos y aguas me gustaría saber si desde su Departamento se ha previsto algún tipo de coordinación en cuanto a lo que pueda ser su relación con otros departamentos de los territorios históricos, y si se está planteando algún tipo de trasvase de competencias o de colaboración en futuras obras en tema hidráulico.

Y yo creo que con eso es suficiente. Gracias

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Reyero.

Por Izquierda Unida, ¿el señor Domínguez quiere intervenir...?

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS** (Maturana Plaza): Voy a contestar, ¡eh!

El Sr. **PRESIDENTE**: Si no le importa, si es posible agrupamos las intervenciones, porque es que hay otra comisión más tarde... Si no tiene inconveniente el señor Consejero...

Señor Domínguez.

El Sr. **DOMÍNGUEZ LÓPEZ**: Voy a ser breve, porque tendría mucho que decir, pero prefiero centrarme en un tema concreto.

En principio agradecer al señor Consejero la exhaustiva información respecto a las líneas generales de su Departamento, y simplemente dos preguntas, un poco para aprovechar su comparecencia.

Una es que nuestro grupo es de la opinión de que con el proyecto de la "Y" vasca, más bien denominado por otro lado "tren de alta velocidad", existe un cierto oscurantismo informativo. Creemos que es importante que la información aparezca a todos los niveles. Entonces, en este sentido desearíamos, si es posible, la memoria que comenta en la página 15, "Memoria resumen de impacto ambiental", si es posible disponer de esta memoria, si no es ahora en las próximas semanas o meses, y, por supuesto, que esta memoria resumen esté para la disponibilidad de los demás grupos.

Y, por otro lado, otra pregunta que sería referente al río Urumea: saber si su Departamento tiene previsto canalizar el río Urumea a su paso por San Sebastián, y, en ese caso, si ha habido algún estudio de impacto ambiental.

Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Domínguez.

Señora Alzelai.

La Sra. **ALZELAI ULIONDO**: Gure taldeak eskerrak eman nahi dizkio sailburu jaunari bere agerraldiagatik eta eman dituen azalpen guztiengatik.

Nik bi galdera ditut beretzat. Bata da: trenbideaz aritu zeranean trenbidea Donostiako kanpuseraino luzatzeko aukera azaldu dezu. Zer gertatzen da Leioarekin? Leioako kanpusarekin esan nahi det.

Eta bigarren galdera da... aritu zera Bilboko Metroaz hitz egiterakoan bigarren lineari buruz, eta nere galdera da ea noizko dezun pentsatua bigarren linea hau.

Besterik gabe, esan gure laguntza jasoko dezula azaldutako egitasmo hau aurrera eramaterakoan. Eskerrik asko.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señora Alzelai.

Por el Grupo Popular Vasco, señor Damboriena.

El Sr. **DAMBORIENA Y OSA**: En primer lugar, agradecer al Consejero su exposición, evidentemente.

Y, sin salirme de lo que la Presidencia ha marcado, solamente quisiera decir lo siguiente. ¡Hombre!, principal y básicamente esto se llama objetivos y líneas generales de actuación, y

como tal es bastante genérico y no deja de ser, efectivamente, un decálogo de buenas voluntades, que en principio nosotros aplaudimos con matizaciones que en su momento haremos, pero que no deja de ser -repito- un decálogo de buenas voluntades cuya realización nos gustaría ver en algún momento. De todas formas, es cierto que en muchos casos la competencia no es directa del Departamento y que, por lo tanto, habrá que articular fórmulas para que de esa manera se pueda realizar lo que aquí está expresado. Y, además, luego esto tiene un coste y, por lo tanto, razonablemente luego tiene una proyección directa en el Presupuesto, y, por lo tanto, ahí mismo discutiremos el tema.

En cuanto al tema en concreto de las preguntas, yo solamente iba a hacerle tres o cuatro.

Señor Maturana, dice usted en la página 29 -si no me equivoco-, habla de "...también quiero decir que desde mi llegada al Departamento se está procediendo al estudio de todas las hipótesis financieras posibles de cara a hacer viable esta infraestructura..." Sí nos gustaría que nos aclarase, en la medida de lo posible, qué hipótesis financieras son las que se están estudiando.

Después, en la página 32, hablando de la gestión del transporte, yo solo le digo una cosa: que me parece muy bien, pero que me gustaría que me explicara cómo. Porque principalmente dice: "Serán objetivos fundamentales la potenciación del transporte público", etcétera, etcétera. Bien, en esto no hay discusión de ningún tipo, solamente quisiera que nos explicara el cómo.

En cuanto al tema de los aeropuertos sólo hacer una mención. Bienvenido sea que se apunte la promoción de los tres aeropuertos. Bienvenido sea que además se diga y se indique que por fin, por ejemplo, en el de San Sebastián se va a instalar la ayuda a la navegación... Bueno, es un tema que, por otra parte, llevamos oyendo hablar de él, si no me equivoco, casi diez años; en cualquiera de los casos, aquí parece que figura, y figura además con una cifra. Y, hablando precisamente de las cifras, Bilbao 13.763 millones, San Sebastián 160, y Vitoria 485. No hago más comentarios.

Había otro tema, que era en cuanto al agua y saneamiento. Dice usted en la página 47: "En materia de abastecimiento, garantizar el suministro a la población con una dotación mínima de 350 litros". Absolutamente loable el objetivo; lo único, indicarle lo siguiente: que, efectivamente, éste es un tema en que, como bien también usted ha indicado, no queda más remedio que al final consensuar, porque, como bien todos sabemos, funcionan las mancomunidades, hay una competencia en Diputaciones, y, por lo tanto, es un tema que razonablemente no sólo va a depender... o, mejor dicho, no va a depender exclusivamente de este Departamento, sino más bien también de lo que hagan otros departamentos en otras instituciones.

En cualquiera de los casos, gracias por su atenta exposición.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Damboriena.

Por el Grupo Socialistas Vascos, señor Herrero.

El Sr. **HERRERO ROMERO**: Sí, señor Consejero, por mor de la brevedad, voy a serlo mucho.

Agradezco, lógicamente, la presencia, el programa que nos ha presentado, sus amplias explicaciones, también la presencia del equipo de colaboradores con los cuales usted enfrenta esta nueva etapa en la andadura política y en el Gobierno.

Decirle simplemente que cuente o contará con el apoyo de nuestro grupo en el programa que nos ha expuesto, que tendremos ocasión posiblemente en otras intervenciones que usted tenga de poder debatirlo, y también de entrar más detalladamente en cada uno de los puntos de que usted ha hablado.

Así que, sin más, agradecerle, como digo, su presencia y esperar próximas intervenciones para poder aclarar algún punto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Herrero.

Grupo Nacionalistas Vascos. El señor Bergara tiene la palabra.

El Sr. **BERGARA ETXEBARRIA**: Gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Consejero, por su exposición y por la atención de venir acompañado de sus colaboradores. Yo también voy a ser muy breve.

Me congratulo de la mención que hacen ustedes de la regeneración urbanística de Morlans y Durango. Voy a hablar telegráficamente; sin embargo, hay algunos puntos en los que sí me voy a extender un poquitín, pero muy brevemente también.

He echado en falta a lo largo de su exposición alguna mención a la autoridad coordinadora del transporte en Bizkaia; sin embargo, hace usted mención a la importancia que tiene el hito histórico de la puesta en marcha del Metro de Bilbao y lo que va a significar de revolución en el propio transporte público. Como usted sabrá, hay en el Departamento una comisión que estaba trabajando sobre esto de la autoridad coordinadora del transporte en Bizkaia en la que participaban Renfe, la Diputación Foral de Bizkaia, el Ayuntamiento de Bilbao y el propio Departamento y que no tenía otra misión que, dada la complejidad competencial de los diferentes organismos e instituciones que tienen competencia en el transporte en Bizkaia (el Ministerio de Obras Públicas a través de Renfe y FEVE, el Departamento a través de Eusko Trenbideak y el Ayuntamiento de Bilbao a través de Bilbo-Bus y la Diputación Foral de Bizkaia a través de Bizkai-Bus), se trataba de coordinar todo ello y establecer una autoridad única cuyas funciones fueran las de planificar el transporte, establecer la tarificación, etcétera, al objeto de, aprovechando el hito histórico de la puesta en marcha del Metro, racionalizar todo ese transporte. Simplemente lo dejo en esta mención, porque sé y me consta que usted estará trabajando en esa línea.

Con la relación a la "Y" vasca, igual que algún otro compañero, decir únicamente que no ha habido una concreción en plazos. Como usted sabe muy bien, el Plan Director de Infraestructuras elaborado por el Estado establece que la línea Bilbao-Vitoria de la "Y" vasca

aparece con la mención específica de que será un corredor que tendrá prioridad en su construcción y que se construirá desde los Presupuestos Generales del Estado, al igual que el Riela-Calatayud y el Zaragoza-Lleida, y que para eso prevé el PDI un fondo de 600.000 millones de pesetas. A poder ser, señor Consejero, incida, si no es en este momento en otro, sobre los plazos del inicio de esa obra, porque realmente ya las conversaciones estaban avanzadas.

Con relación al otro tramo, al Vitoria-frontera francesa, Vitoria-Dax, como está incluido dentro de los proyectos declarados prioritarios por la Unión Europea en Corfú, creo que también usted será consciente de la importancia que tiene ese corredor y la posibilidad de obtener fondos europeos para su financiación.

Con relación a la Urbina-Maltzaga ha hablado usted de la financiación, pero sin embargo no ha concretado. Es lógico que no lo pueda hacer en este momento, pero yo le diría a usted que no eche en falta la posibilidad de la financiación a través de los Fondos de Cohesión.

En cuanto a los aeropuertos, en el aeropuerto de Bilbao yo le diría, señor Consejero, que en el último debate del Estado de la Nación hubo un compromiso por el señor Borrell de iniciar la adjudicación de las obras del aeropuerto antes de tres meses. Yo le diría, señor Consejero, que esté usted encima de esa fecha para ver si es real y es posible cumplirla, sacar a concurso el proyecto del arquitecto Santiago Calatrava que desde hace meses está concluido.

Y en el tema de obras hidráulicas es donde quizás le quiera hacer alguna matización un poco más insistente. No ha hecho usted ninguna mención a la LTH. Habla de la ley de Aguas, como es lógico, pero sin embargo en su exposición no ha hecho ningún mención a la LTH. La ley de Territorios Históricos recoge que es competencia exclusiva de los entes forales la policía de aguas; sin embargo, habla usted de que corresponde (y al hablar de que "corresponde" parece que estaba correspondiendo al Departamento) la vigilancia de actuaciones en cauces, tramitación, resolución y autorización de obra y vertidos. Desde el momento en que la LTH reconoce a las Diputaciones Forales en los ríos que discurren íntegramente dentro de su territorio histórico, que son algunos en Gipuzkoa y en Bizkaia, pues esa mención a la policía de aguas, creo que es un tema a tener en cuenta.

Y, por último, tampoco he visto ninguna mención a la defensa contra las inundaciones. En el Departamento existe un plan integral de defensa contra las inundaciones que le sugiero, señor Consejero, que lo analice y lo tenga en cuenta para las posibilidades en la realización de inversiones de obra hidráulica para dar respuesta a ese plan contra las inundaciones.

Reconocerle lo que ha dicho con relación a los puertos deportivos de Getxo y Zumaia, su mención especial, que, aunque no aparecían en el texto escrito que se nos ha entregado, luego en su exposición sí ha hablado de ellos.

Y por último simplemente desearle los mayores éxitos, señor Consejero, de todo corazón se lo digo sinceramente, y que tendrá en nuestro grupo el apoyo que usted se merece.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bergara.

Señor Consejero, tiene usted la palabra.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS** (Maturana Plaza): Muchas gracias. Muchas gracias, señores parlamentarios, por lo amables que han sido. Y voy a intentar responder a las cuestiones que se han planteado.

Al señor Rejero, representante de UA, decirle que me alegro de que usted apoye... es decir, que le parezca que la política en ferrocarriles es importantísima para el País Vasco. En este sentido, vamos a seguir potenciando los ferrocarriles de cercanías.

También decirle -no sé si tengo una pregunta suya o de otro grupo- que en el tema de Renfe el problema que se ha planteado en el tramo de Miranda-Alsasua ya hemos negociado que no se va a suprimir esa línea. Incluso se va a adelantar la salida de Alsasua a las mañanas para que los estudiantes y la gente pueda acudir, pueda llegar a las ocho menos veinte a Vitoria, y estamos en estos momentos negociando también con Renfe la posibilidad de que la vuelta se haga también sin que se suprima esa línea, y daré cumplida respuesta a la pregunta que se haga. Por tanto, existe una preocupación por nuestra parte de que Vitoria y su entorno quede perfectamente atendida en las demandas. También hay que decir que a la noche, como usted sabe, no son muchos los pasajeros que van por esa línea, pero, a pesar de eso, vamos a hacer el esfuerzo de mantenerla, y estamos en estos momentos negociando con Renfe el asunto.

En el tema de la "Y" ha habido varias preguntas de todos los grupos. Decir en líneas generales que en estos momentos... El señor representante de Izquierda Unida, el señor Domínguez, ha hecho una pregunta, el señor de UA también, y el señor Bergara, que conoce muchísimo, probablemente mucho más que yo a estas alturas, que llevo nada más dos meses escasos y él lleva cuatro años y conoce muy a fondo todo el tema... Pero quiero decirles que para nosotros éste es un tema realmente de gran trascendencia -para mí en particular, para el Departamento y para el Gobierno-, que esta obra siga adelante. Y esta obra es una obra que no se puede resolver ni en un año ni en dos. Es una obra que necesita unas inversiones fortísimas, inversiones que en principio corresponde al Estado llevarlas a cabo, es decir, corresponde al Ministerio de Obras Públicas a través de Renfe, y estas inversiones necesitan apoyos lógicamente y fondos europeos, probablemente Fondos de Cohesión, porque es tal el volumen de actuación que no es posible hacerlo únicamente con los recursos del Estado, con los Presupuestos Generales.

Se está haciendo el estudio del impacto ambiental, efectivamente. Cuando esté podremos facilitarlo, no habrá ningún problema, señor Domínguez, y en ese sentido le respondo a su pregunta.

Quiero decir que en estos momentos... no sé si se ha entendido, porque quizá es un poco farragoso, pero en estos momentos lo que se está haciendo son dos cosas paralelas. Es decir, el Gobierno está haciendo el Plan Territorial Sectorial de la nueva "Y", que pretende y tiene como objetivo coordinar todas las actuaciones, una vez que esté definido el trazado, con todos los Ayuntamientos y con todas las Diputaciones, y tenemos que colaborar estrechamente con el Departamento del señor Ormazabal, que es el Presidente de la Comisión de Ordenación del Territorio, y este documento que se está tramitando se llevará ahí. Al mismo tiempo, queremos hacer esto en coordinación con el estudio de impacto ambiental que está haciendo el Ministerio,

y, por tanto, que estas cuestiones queden absolutamente coordinadas, porque lo peor que nos podría pasar es que estuviésemos en fases y en meses diferentes en cuanto a sacar a información pública, etcétera. Por tanto, ésta es nuestra voluntad, estamos en estos momentos llevando a cabo eso.

Y, ciertamente, el señor Bergara ponía el dedo en la llaga. Como es gran conocedor, naturalmente, de este problema, pues fechas... Bueno, nosotros vamos a adelantar todo lo posible para que el proyecto pueda encargarse, un proyecto constructivo, y se pueda empezar. Es decir, que esto se tendrá que empezar por fases. No se puede encargar toda la línea desde Vitoria a Bilbao de una vez. Es un proyecto, como ustedes conocen y tendremos ocasión en esta comisión... Yo estoy dispuesto a estar aquí, porque creo que merece la pena informarlo y saber todas las dificultades técnicas que tiene, todos los túneles que hay que perforar en nuestra Comunidad Autónoma, verlo, y verlo profundamente, y yo ciertamente estoy en esta línea, dispuesto a venir aquí las veces que haga falta.

El señor Reyero me ha hecho alguna pregunta de que en los grandes ejes, vías nacionales, ha dicho usted que hay puntos negros. Efectivamente, hay puntos negros, y estamos en contacto permanente con las Diputaciones para ir estudiando estos asuntos, aunque, como usted muy bien sabe, la ejecución de las obras corresponde a las Diputaciones. Por tanto, son las Diputaciones las que tiene que llevar a cabo estas actuaciones, y nosotros hacemos un seguimiento y hacemos fundamentalmente la planificación.

Bueno, de obras hidráulicas aquí también se han presentado varias cuestiones al respecto. Ésta es una competencia estaba residenciada en el Departamento de Obras Públicas anterior, pero que el año pasado se recibió la transferencia. Entonces, esto supone que tenemos que resolver el problema de la gestión del agua. Y es evidente que hay una ley de Aguas, hay una ley de Territorios Históricos que yo no he mencionado, señor Bergara, pero es obvio que la tengo "in mente". Lo que parecería ilógico es que aquí cada uno actuásemos de manera descoordinada y de manera solapada.

Yo entiendo -y lo he explicado, creo, en el informe que he hecho- que tenemos que crear una autoridad del agua donde se tengan en cuenta las competencias del Gobierno Vasco, las competencias de las Diputaciones y las competencias de los usuarios, es decir, de los consorcios. Todo esto requerirá, por tanto, un periodo de reflexión, un periodo de negociación para hacer una gestión eficaz.

Pero además les quiero decir más: nosotros tenemos la competencia exclusiva sobre los ríos que pasan por nuestra Comunidad, los intracomunitarios, pero además tenemos la encomienda de la Cuenca del Ebro, de gestión, por tanto, del dominio público hidráulico, y de la Cuenca Norte que está residenciada en Oviedo. Y, por tanto, tenemos que gestionar todos los expedientes y luego mandarlos allí para que se resuelvan, y esto es porque en los ríos que pasan por tres Comunidades, naturalmente, hay que coordinar todo esto. Por tanto, es una labor compleja.

Al señor Bergara le diré que de momento, como usted muy bien sabe, esta competencia es del Gobierno. Luego veremos cómo se reparte esta competencia, si tiene que ser un organismo que se cree "ex-novo" -que estamos para discutirlo y negociarlo- donde las Diputaciones y el propio Gobierno establecerán cuáles son sus competencias, y si tiene que

ceder a este organismo, al organismo indeterminado. Pero el objetivo fundamental es que este tema sea un tema pacífico, sea un tema que... yo creo que tiene que tener prácticamente la unanimidad de todos los grupos, y que no sea motivo de conflicto. Por tanto, estamos abiertos a negociar, a hablar, a discutir para conseguir este objetivo, teniendo en cuenta además que la obra hidráulica de saneamiento es uno de los retos que tiene esta Comunidad Autónoma, y por tanto habrá que fijar objetivos a la hora de hacer las inversiones.

Vamos a ver, aquí había alguna pregunta también sobre el río Urumea. Sobre el río Urumea no sé si... ¿hay declaración de impacto, o está el estudio completo? (*Murmulllos.*)

Está el proyecto completo, y nuestra voluntad es acometer esa obra lo más rápidamente posible, porque, como usted sabe, esa obra tiene gran importancia no solamente ecológica, sino también urbanística, porque ahí está el polígono 22, que, como sabrá el señor Damboriena, es necesario hacer en San Sebastián para que en ese polígono, con las actuaciones que tiene que hacer la Diputación de Gipuzkoa, podamos crear un polígono y una nueva zona de regeneración urbana en San Sebastián.

Me ha preguntado usted sobre la línea 2 del Metro. No me he olvidado. Bueno, estamos trabajando, están los proyectos constructivos hechos (los dejó encargados el señor Bergara), hay que hacer unas correcciones porque se hicieron en diversos tiempos, y, como he dicho, ésta es una obra también de gran importancia, de gran trascendencia, y vuelvo a insistir -porque lo he dicho en la comunicación que les he dado a ustedes- que esto hay que hacerlo también en coordinación con todo el proyecto global. Es decir, como usted sabe está el BTP, que es una línea de Renfe, las mercancías van por esa misma línea... Estamos hablando con el Ministerio para sacar las mercancías por fuera, por el Serantes, de tal manera que hay un plan territorial parcial que inicié yo y que ahora sigue el señor Ormazabal... Todo esto hay que casarlo, hay que casarlo, porque nos jugamos mucho en el desarrollo económico de la margen izquierda, y sobre todo de los bordes de ría. Y, por tanto, hay que ver todas estas cuestiones para hacer un proyecto que sea adecuado y que contemple todas las hipótesis de regeneración urbana y de transformación urbana que hay en esa zona.

Luego me ha dicho el señor Domínguez que había oscurantismo. No, yo creo que no hay oscurantismo, ¡qué va! Usted me puede llamar por teléfono todos los días que quiera y yo me pongo al teléfono: nada de oscurantismo. En fin, se utiliza esta palabra, a veces ya sabe usted que se utilizan lugares comunes: oscurantista... ¡No, no!, ¡oscurantista no! Estamos abiertos, aquí están todos los planos, está todo... ¡nada! Tiene usted el teléfono con el Viceconsejero, los Directores que están aquí sentaditos, les puede llamar cuando quiera... O sea, en eso le niego la mayor.

El representante del Partido Popular ha hablado de la Urbina-Maltzaga. Bueno, decirle que las hipótesis financieras de la Urbina-Maltzaga claro que las estamos contemplando. Hay una hipótesis que parece muy clara, y es que va a haber peaje, que no va a ser gratis. Hay otra hipótesis, y ya retomando lo que ha dicho el señor Bergara: efectivamente, creo que pueden venir Fondos de Cohesión para este tema. De hecho, este año hemos pedido al Ministerio de Obras Públicas de Madrid y al Ministerio de Hacienda dineros para este tema, y ciertamente éstas son hipótesis de que Fondos de Cohesión tienen que venir, tiene que venir peaje, y también a lo mejor hay que contemplar otras hipótesis que todavía no están determinadas. Porque, como he dicho y vuelvo a insistir, cuando tengamos el proyecto de trazados sabremos

exactamente, o con una proximidad muy grande, cuál va a ser el precio total, el coste total de obra. Por tanto, estamos funcionando en este sentido.

Respecto a los aeropuertos usted ha dicho: "¡Hombre, qué diferencia San Sebastián...!" ¡Hombre, claro! Es que no se puede comparar. Es decir, yo creo que lo que estamos haciendo... y tendremos ocasión de explicar en la comisión cuál es la política de aeropuertos. Me parece que en Vitoria se están dando pasos importantes: se ha conseguido (nosotros hemos hecho gestiones, la Delegación, VIA...) que el aeropuerto de Vitoria esté abierto 24 horas. Yo ayer mismo estuve reunido con dos compañías de tráfico aéreo para servir a San Sebastián mucho mejor, a Gipuzkoa, a través del aeropuerto de Fuenterrabía. Hay unas obras que van a empezarse y que van a permitir el aterrizaje nocturno en San Sebastián...

Contestando al señor Bergara, las obras... no hay problema económico para iniciar las obras de Sondika, según mis datos exactamente de ayer a la tarde. Ha habido, como usted sabe, unos problemas de adecuación del proyecto del señor Calatrava, pero esto está finalizado, la semana que viene probablemente estará adecuado todo esto, y estamos hablando de que el concurso se va a sacar en los próximos meses, es decir, el próximo mes de marzo o abril. Es decir, que puedo decirle a usted que ésas son mis informaciones y el seguimiento que estamos haciendo. Existe un problema que no lo quiero sacar aquí, lo sacaré en su momento, pero creo que hay un problema que hay que resolver en Sondika que impide hacer las obras, pero es un problema medioambiental.

No sé, como me han hecho tantas preguntas, así todas inocentes, pero... Sí, la autoridad coordinadora, que usted ha insistido, señor Bergara, ha insistido mucho. Me parece que es fundamental lo que usted dice, porque, claro, tendrá que ser una autoridad coordinadora auténticamente coordinadora. Y no será para coordinar únicamente a la Diputación y al Gobierno, sino que tendrá que coordinar a FEVE, a Renfe, a la Diputación, al Gobierno, a los Ayuntamientos, etcétera. Todo esto va a suponer, con la puesta en marcha del Metro, que se cree esta autoridad coordinadora y que se reestudien, como usted sabe muy bien, pues determinadas líneas que a lo mejor sobran. Por tanto, a mí me parece que este tema tendría que verse antes de inaugurarse el Metro, probablemente tendremos que dar un empujón.

Yo, desde luego, apelo a usted y a su grupo para que a este asunto le podamos dar un empujón de verdad, porque desde luego sería bastante lamentable que no tuviésemos una idea clara de cómo tiene que funcionar esta autoridad y qué actuaciones tenemos que hacer una vez que esté en marcha el Metro, que suponemos que se va a hacer a finales de año.

Del plan de cauces ya hemos hablado -yo creo- en el proyecto. No hay ningún olvido, señor Bergara.

Y no sé si me he dejado alguna cosa...

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Consejero, a usted y a su equipo, por esta comparecencia. Le deseamos éxito para llevar a cabo todos los objetivos que nos ha planteado.

Y vamos a pasar al siguiente punto, que es "Ruegos y preguntas". Antes de darle la palabra a alguno de ustedes si quieren hacer algún ruego o alguna pregunta, les anuncio que el

jueves, día 2, a las diez de la mañana, habrá una comisión para resolver tres preguntas que obran en poder de la Mesa de los diversos grupos políticos: una en relación con el aeropuerto de Foronda, de los aeropuertos vascos, del Grupo Foralista Alavés; otra del Grupo Popular Vasco, en relación con el proyecto del puerto deportivo del municipio de Getxo, y otra del Grupo Izquierda Unida-Verdes, en relación con la posible o supuesta supresión de servicios regulares de la compañía ferroviaria Renfe en Euskadi. Las tres cuestiones se resolverán en una comisión que convocaremos para el jueves, día 2, a las diez de la mañana.

¿Algún ruego o alguna pregunta? (*Pausa.*)

Pues, sin más, se levanta la sesión.

Eran las 12 horas y 45 minutos.