DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura | Pamplona, 24 de febrero de 2010 | NÚM. 15

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. TXENTXO JIMÉNEZ HERVAS

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 24 DE FEBRERO DE 2010

ORDEN DEL DÍA

— Elección del cargo de Vicepresidente.

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la posible venta, por la actual concesionaria, de la gestión y explotación de la Autovía del Camino.

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la situación del transporte ferroviario de media distancia en Navarra.

— Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a poner en las señalizaciones viarias la denominación de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, presentada por el G.P. Nafarroa Bai.

S U M A R I O

Comienza la sesión a las 16 horas y 33 minutos.

Elección del cargo de Vicepresidente (Pág. 3).

El Presidente de la Comisión, señor Jiménez Hervas, da lectura al precepto que regula la elección de los miembros de las Mesas de las Comisiones. A continuación la Letrada, señora Iriarte Amigot, procede a llamar a los Parlamentarios para la votación secreta y por papeletas (Pág. 3).

Tras la votación, queda elegido Vicepresidente de la Comisión el señor Casado Oliver (Pág. 3).

Se suspende la sesión a las 16 horas y 37 minutos.

Se reanuda la sesión a las 16 horas y 38 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la posible venta, por la actual concesionaria, de la gestión y explotación de la Autovía del Camino (Pág. 3).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Vázquez Royo (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) (Pág. 3).

A continuación interviene la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 4).

En el turno de intervenciones de los portavoces parlamentarios toman la palabra los señores Vázquez Royo, Valero Erro (G. P. Unión del Pueblo Navarro), Jiménez Hervas (G.P. Nafarroa Bai) y Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra) y la señora Figueras Castellano (A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), a quienes contesta, conjuntamente, la Consejera (Pág. 4).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la situación del transporte ferroviario de media distancia en Navarra (Pág. 11).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra la señora Figueras Castellano (Pág. 11).

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

En el turno de intervenciones de los portavoces parlamentarios toman la palabra la señora Figueras Castellano y el señor Amezketa Díaz (G.P. Nafarroa Bai), a quienes responde, conjuntamente, la Consejera (Pág. 13).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 55 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 59 minutos.

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a poner en las señalizaciones viarias la denominación de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, presentada por el G.P. Nafarroa Bai (Pág. 16).

Para defender la moción toma la palabra el señor Amezketa Díaz (Pág. 16).

En el turno a favor intervienen el señor Vázquez Royo y la señora Figueras Castellano. En el turno en contra toman la palabra los señores Valero Erro y Burguete Torres. Réplica del señor Amezketa Díaz (Pág. 17).

Se aprueba la moción por 7 votos a favor, 6 en contra y ninguna abstención (Pág. 18).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 10 minutos.

(Comienza la sesión a las 16 horas y 33 minutos.)

Elección del cargo de Vicepresidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (1): *Arratsalde on guztioi. Gaurko bilkura hasiko gara. Lehenbiziko puntua izanen da Lehendakariordea hautatzea.*

Para la elección del Vicepresidente de la Comisión procederemos, de conformidad con el artículo 48 del Reglamento, a la votación secreta por papeletas. Como es sabido, cada Parlamentario o Parlamentaria deberá escribir un nombre y resultará elegido aquel o aquella que tenga más votos. Por lo tanto, procederemos a la votación.

SR. VALERO ERRO: *Si le parece, señor Presidente, nosotros vamos a proponer a Ramón Casado.*

SRA. LETRADA (Sra. Iriarte Amigot): *Amezketa Díaz, Koldo. Burguete Torres, José Andrés. Casado Oliver, Ramón. Chivite Navascués, María. Figueras Castellano, Ana. Garijo Pérez, Esteban. Jiménez Hervas, Txentxo. Lizarbe Baztán, Juan José. Rapún León, José Antonio. Valero Erro, Luis María. Vázquez Royo, José María. Vidorreta Alfaro, María Josefa.*

(No hay sonido)

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Sale elegido formalmente Vicepresidente de la Comisión de Obras Públicas don Ramón Casado y, como detalle de esta presidencia, si así lo considera, le invito a que presida esta Comisión de hoy.*

(Se suspende la sesión a las 16 horas y 37 minutos.)

(Se reanuda la sesión a las 16 horas y 38 minutos.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la posible venta, por la actual concesionaria, de la gestión y explotación de la Autovía del Camino.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Señorías, seguimos con el segundo punto del orden del día. En primer lugar, agradezco al Presidente de la Comisión el gesto para con este Parlamentario y Vicepresidente de la Comisión. Damos la bienvenida a la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, así como al equipo que la acompaña, el Director General de Obras Públicas, la Directora de Transportes y la Jefa de Gabinete. Ha solicitado la comparecencia el Partido Socialista. Por tanto, para explicar los motivos tiene la palabra el portavoz, señor Vázquez.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Enhorabuena por la elección y suerte las veces que tenga que actuar como Presidente de esta Comisión de Obras Públicas.*

Buenas tardes, señora Consejera, Directores Generales del Departamento de Obras Públicas y Jefa de Gabinete. Bienvenidos a esta Comisión. A finales de diciembre de 2009 nos hicimos eco de una noticia que anunciaba la posibilidad de que la adjudicataria de la autovía del Camino estuviese negociando la venta de la explotación de esta obra. Días después fue el propio Presidente del Gobierno el que confirmó esa posibilidad añadiendo, además, que no veía riesgos para Navarra en la operación. Seguramente no habrá inconveniente desde el punto de vista contractual y bastará tan solo con que haya mutuo acuerdo entre las partes implicadas para que esto se pueda llevar a cabo. Es más, creo probable que usted haga una apelación al libre mercado y a la libre competencia de las empresas a la hora de tomar sus decisiones desde el punto de vista comercial, empresarial, etcétera. En todo caso, a pesar del tiempo transcurrido y si nuestra información es correcta, a día de hoy todavía no se ha producido la anunciada venta por parte de la concesionaria. Por lo tanto, desconocemos si las gestiones van en la dirección anunciada en su día y si existen posibilidades de que se produzca la compra de manera más o menos inmediata. En ese caso, en el caso de que se produzca nos gustaría saber, y por eso le hemos pedido la presencia en esta Comisión, cuáles serían las posibles repercusiones que se pudiesen dar o derivar en el futuro, así como si el departamento, del que es usted responsable, podría autorizar o no modificaciones del contrato existente, en definitiva, sí está pensando en variar alguna de las condiciones del contrato que tiene suscrito el Gobierno de Navarra con la concesionaria de la autovía del Camino.

Para que responda a estas preguntas o dudas que tenemos es para lo que le hemos pedido esta comparecencia y espero que usted nos explique las razones o por dónde van las cosas en relación con este tema. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Vázquez. Para contestar a su requerimiento tiene la palabra la Consejera, la señora Alba.*

---

(1) Traducción en pág. 18.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, muy buenas tardes. Efectivamente, mi obligación es precisar, en primer lugar, que el marco legal de la cuestión objeto de esta comparecencia viene regulado por la Ley de Sociedades Anónimas, por la Ley Foral de Contratos, vigente en el momento de la licitación, y por el contrato de concesión. En este marco legislativo, efectivamente, como usted ha dicho, hay libertad de transmisión de la propiedad de las acciones de Autovía del Camino, SA. La única condición del contrato de concesión es la establecida en la cláusula nueve, que dice textualmente: Las acciones de la sociedad anónima concesionaria serán nominativas sin que pueda modificarse la naturaleza de dichos títulos durante el período concesional. Sin perjuicio del registro de acciones, los órganos rectores de la sociedad deberán comunicar al Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones las alteraciones en la titularidad inicial de las acciones en el plazo de quince días.*

Cabe precisar que la sociedad concesionaria conserva su misma personalidad jurídica, los mismos derechos y obligaciones con la Administración, que son los regulados en el contrato de concesión. Estos mismos principios, salvo la obligación de comunicación, rigen en las relaciones ordinarias con cualquier adjudicatario de obra o de asistencia técnica, que responden a los mismos principios de libertad de tráfico mercantil.

En relación con las preguntas planteadas al respecto, las contestamos con precisión, tal y como ha solicitado. En primer lugar, en contra de lo que se afirmaba en su escrito, aunque ya lo ha aclarado usted, en realidad, no hay una nueva concesionaria. El cambio de la propiedad de acciones no implica cambio de la personalidad jurídica de Autovía del Camino, SA, independientemente de que se transmita o no la propiedad de sus acciones. En consecuencia, como digo, el cambio de propiedad de las acciones de la sociedad concesionaria no implica ningún cambio en la relación contractual con el Gobierno de Navarra. Las modificaciones de contrato que en el futuro pudieran producirse están reguladas por el contrato y por la legislación de contratación administrativa, al margen de la posible transmisión patrimonial del accionariado. No obstante, y ya que me lo ha preguntado directamente, no está prevista ninguna modificación contractual. Dicho lo anterior, y por finalizar, le corroboro que no nos consta que en la fecha actual se haya cerrado esa operación y se haya producido la transmisión de las acciones. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *En primer lugar, tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista, señor Vázquez.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias de nuevo, señor Presidente. Agradezco a la señora Consejera la respuesta a las dudas que tenían este portavoz y su grupo parlamentario respecto de la petición de comparecencia en relación con el tema que nos ocupa. Yo estaba convencido de que su respuesta iba a ser prácticamente esta. Si nos centramos en el pliego de cláusulas administrativas y en el contrato y los repasamos, evidentemente, no cabe la menor duda de que se ajustan a lo que usted ha dicho, pero créame, señora Consejera, nos cuesta digerir con cierta normalidad el anuncio hecho de que esta situación se produzca tan solo tres años después de haberse puesto en servicio la totalidad de la autovía.*

En cualquier caso, hay un hecho que ha quedado constatado, que no se calculó bien el número de vehículos, tanto ligeros como pesados, lo que produce un desequilibrio entre la estimación a abonar a la concesionaria por el Gobierno y el abono real que se está haciendo efectivo a través de los Presupuestos Generales de Navarra.

A partir de ahí, nos podemos hacer muchas preguntas y como las respuestas que más o menos se derivan de esas posibles preguntas no las terminamos de ver con cierta claridad, nos queda alguna duda más de las que ya existían hasta ahora en relación con este proyecto que, como usted sabe, ha sido también objeto de un seguimiento responsable de oposición por este grupo parlamentario, pero crítico en la medida en que no hemos participado o no hemos coincidido en muchas de las actuaciones que se han hecho en relación con este tema.

En primer lugar, si hay interés en comprar es porque hay negocio y rentabilidad, esta es la deducción que se saca de esta cuestión, por lo que sería suficiente motivo para que el posible comprador planteara la operación. Este es el objeto de lo que usted denomina libre mercado pero, en definitiva, está en que exista interés y, ¿por qué hay interés?, porque hay negocio. Pero si es negocio para los que quieren comprar nos planteamos que también lo será para los actuales propietarios de la concesión y, en ese caso, ¿cuáles son las verdaderas razones –nos preguntamos nosotros, no sé si usted las conoce– de la concesionaria para vender? Usted me dirá: estamos en el libre mercado, ellos sabrán. Pero resulta que tan solo tres años después tienen todo el interés del mundo en vender, al menos eso es lo que me consta, que la concesionaria actual estaría dispuesta a vender sus acciones.

Por otra parte, la posible venta a las empresas, principalmente navarras, que forman parte de la concesión supondría un desahogo económico en estos momentos de crisis económica, pero mucho nos tememos que esa no sería la solución teniendo en cuenta que la concesión garantiza beneficio, como ha quedado acreditado por el interés demostrado en este caso por la entidad bancaria que quiere hacerse cargo o comprar esos derechos. Esta cuestión, señora Consejera, reabre de nuevo el debate que se generó en su día de si esta obra a modo de concesión se planificó, se adjudicó o se ejecutó, en definitiva, si se llevó a cabo pensando en si se garantizaban los verdaderos intereses de la Comunidad Foral en todos sus términos.

A mí personalmente y a mi grupo no nos ha quedado claro, sin entrar a cuestionar el sistema en sí del peaje en sombra, si en esta concesión las cosas se hicieron bien o si no se defendieron los intereses de los navarros de manera correcta y adecuada. Ustedes no han querido reconocer nunca el mínimo fallo en la puesta en marcha y concesión de esta obra. Sin embargo, todos recordaremos que se pagaron treinta y cinco millones de euros en concepto de revisión de precios, a pesar de que no se contemplaba en el contrato, o al menos de la manera en que se llevó a cabo, ni qué decir de los veinte millones de euros por el adelanto en siete meses de la puesta en servicio de la misma, que ustedes justificaron por el interés general de Navarra.

Por otra parte, una muestra de que algo de razón teníamos cuando analizamos este expediente es el hecho de que se ha modificado el pliego de cláusulas administrativas, con respecto al anterior, para adjudicar una nueva concesión, como son los dos últimos tramos de la A-21, por el mismo sistema de peaje en sombra pero con modificaciones sustanciales en el pliego de cláusulas.

Quizá tengamos que aprender todos, señora Consejera, de estas experiencias y por eso no estaría de más oír alguna autocrítica por su parte, no me justifique el cambio en el pliego exclusivamente al hilo de una modificación en la Ley de Contratos, que sé que se ha producido. Usted sabe que esto no se había hecho ni se había planteado bien y trajo aparejadas consecuencias muy negativas para los intereses de Navarra, sobre todo de carácter económico.

En definitiva, señora Consejera, volviendo al tema, si de esta concesión se desprende un claro interés a la vista de un suculento beneficio, ¿no se ha preguntado usted, como nos estamos preguntando nosotros, qué se hizo mal en este expediente para que esto tenga tanto interés ahora? ¿Cómo se debería haber hecho para defender mejor los intereses de los navarros? Si esto es un negocio tan claro para las concesionarias, tanto para la actual, que va a conseguir unas plusvalías en el caso de que se produzca la operación, como para la posible compradora, que percibe un importante negocio y lo percibe ya, señora Consejera, no es menos cierto que resulta un mal negocio para los navarros. En consecuencia, seguimos pensando que las cosas no se hicieron bien y no se defendieron los intereses de los navarros como hubiese sido de desear, que, por otra parte, no es otra cosa que tener responsabilidad y escrupuloso control del gasto público.

En resumen, señora Consejera, y para terminar, detrás de todo esto se percibe un buen negocio para las empresas y uno muy malo para los navarros y navarras. Nada más y muchas gracias, señora Consejera.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Vázquez. A continuación le damos la palabra al portavoz de Unión del Pueblo Navarro, señor Valero.*

SR. VALERO ERRO: *Creo que el objeto de la comparecencia estaba claro, hablar de la situación de la autovía del Camino tras unas noticias aparecidas en prensa sobre su posible venta. Creo que ha quedado claro, pero me gustaría repetir lo que sabemos a fecha de hoy, que Autovía del Camino, SA, existe y va a existir siempre porque es la concesionaria, y lo que puede existir es un cambio de accionistas dentro de la propia sociedad. Legítima y legalmente puede hacerse con una comunicación. En definitiva, no es que vaya a cambiar la sociedad, sino que pueden ser los accionistas los que varíen de una forma u otra. Eso es el libre mercado. Creo que todos somos conscientes de que eso está todos los días en la calle y no hay más que leer la prensa económica.*

En cuanto a entrar a valorar por qué uno vende y por qué uno compra, me parece que objetivamente cada uno dentro de su casa sabe lo que hace y las necesidades que puede tener para vender, cómo vender, en qué condiciones vender y si es negocio o no es negocio. Puede que no sea negocio y puede que el que vende tenga otros nichos de oportunidades en otros sectores, y puede ser que el que compra tenga que asentar otras situaciones u otros beneficios de otras operaciones y haya que ir a algo más estable. Entrar a valorar que es negocio para todos, que ese negocio de alguna forma es rentable y que teníamos que haberlo hecho de otra forma me parece que es entrar en algo en lo que este Parlamento no debe entrar. Debe entrar claramente a controlar el contrato firmado en su momento entre el Gobierno de Navarra y la concesionaria, Autovía del Camino, SA, llevarlo adelante y exigir que se cumpla. A partir de ahí, el tema de aquellos incrementos de precios que existieron en la autovía o el adelanto de las obras es abrir un viejo debate que se produ-

jo, creo recordar, hace dos o tres años. También en aquel momento el Partido Socialista habló del sistema, aunque entonces tampoco lo tenía muy claro, pero el tiempo ha dado razón de que el sistema era bueno y de que, indistintamente de las ideologías políticas, se hace por todos los partidos políticos que están al frente de las autonomías, desde el norte al sur de España. Nada más, muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Valero. Por Nafarroa Bai el señor Jiménez tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Gracias, señor Presidente. El detalle que he tenido téngalo usted conmigo dándome un poco más de tiempo, si así lo considera, porque tengo cosas que contar.*

Coincido con el señor Valero, el problema de fondo deriva del contrato de adjudicación que hizo el Gobierno de Navarra con esta empresa concesionaria, porque se hizo en unas condiciones absolutamente lesivas para el interés público. Con base en ese contrato que se firmó y que ahora también parece que posibilitará el siguiente paso se hizo un reconocimiento de deuda muy por encima del que se debería haber hecho, un reconocimiento de deuda no justificado que realmente se ejecutó. Igualmente, el Gobierno de Navarra hizo un cálculo de aforo, sobre el que se iba a pagar por cada uno de los coches o vehículos pesados que pasasen, incomprensiblemente erróneo. Se supone que sabe poner cintas en la carretera y medirlo porque de 227 de kilómetros, a la primera de cambio en la primera medición nos fuimos a 263, un 16 por ciento más. En el caso de los pesados, de 16.295.000 nos fuimos a 32.228.000, un cien por cien más de tráfico pesado en la primera medición y, claro, estamos pagando el precio de lo previsto pero sobre el tráfico real que está pasando. Igualmente pasó a la hora de determinar la cuantía del canon, señor Valero y señora Consejera. Ustedes empezaron de una forma absolutamente aleatoria y nunca explicada contemplando un canon desproporcionado de 0,065 para vehículos ligeros y de 0,095 para vehículos pesados. Al final estamos pagando, por unos reconocimientos nada justificados, el 0,095 para ligeros y el 0,129 para pesados. En ambos casos es un 46 por ciento más de canon por kilómetro de lo que estaba estipulado inicialmente en el contrato que se firmó.

Por lo tanto, ahí está el problema, que esta forma absolutamente lesiva para el interés público está teniendo unas consecuencias, que, más allá del debate del peaje en la sombra, si este es el sistema del peaje en la sombra usted no puede decir que sea bueno. No sé si existen otras fórmulas u otras aplicaciones del peaje en la sombra que sean realmente equitativas. Este no lo es porque si nosotros hubiésemos financiado el precio de la obra ejecutada al 4 o al 5 por ciento estaríamos pagando 789 o 586 millones de euros después de treinta años y tenemos una deuda comprometida a veinticinco, treinta años por el peaje en la sombra de 1.351, entre 500 y 600 millones más que si lo hubiésemos financiado con cualquier entidad bancaria a un 4 o a un 5 por ciento a treinta años. Por lo tanto, ese es el problema.

Entonces, ¿por qué viene ahora esta posibilidad? Evidentemente, viene esta posibilidad porque entorno a la concesión de explotación de este peaje hay un gran negocio y se está cerrando el círculo del negocio que supone la adjudicación mediante el peaje en la sombra de esta autovía. La empresa concesionaria, que es consciente de que tiene un gran patrimonio económico en esta concesión, quiere hacer caja y dejarle esto seguramente a quienes son realmente los explotadores naturales en el momento en el que ha llegado a esta situación la empresa adjudicataria.

Hago dos preguntas concretas a la Consejera. Primera, ¿llegó la empresa a presentar el plan económico-financiero que, según el contrato, tenía obligación de hacer en el 2005 y que en el 2007-2008 todavía no estaba presentado? Segunda, ¿tiene constancia ese departamento de si se ha producido casi en su totalidad una descapitalización de la empresa sustituida por créditos bancarios? Porque quizás detrás de estas realidades esté también la respuesta de por qué se produce esto. ¿Tiene que ver la descapitalización y la asunción de nuevos créditos por la empresa adjudicataria con el intento de prorrogar de veinticinco a treinta años la explotación de esta autovía justificada, precisamente, en el endeudamiento financiero? Este es el tema que realmente está detrás de todo ello.

Nosotros creemos que lo que se está haciendo es un cierre del círculo en un negocio absolutamente redondo, en el que la empresa ha contabilizado ya el valor real que tiene esta concesión, está absolutamente hipotecada por muchas entidades financieras y lo que quiere es dejar a esas entidades financieras la parte del negocio y la deuda, porque aquí da la sensación de que hay negocio para quien resultó adjudicatario y para quienes saben y tienen mucho olfato para ello, las entidades financieras. ¿Nos podría decir o llegaremos a enterarnos, señora Consejera, de por cuánto terminará vendiendo los derechos la empresa concesionaria? Porque en el momento en que sepamos por cuánto termina vendiendo los derechos, desde luego, si los vende por menos de lo que pagó es que era un negocio ruinoso. Ahora, si los vende con unas diferencias absolutamente desorbitadas es que había mucha plusvalía injustificada en este juego gestado, gestionado y consentido por ustedes.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Jiménez. Por la agrupación del CDN, señor Burguete, tiene la palabra.*

SR. BURGUETE TORRES: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, arratsalde on, señorías. Doy la bienvenida también a la Consejera Alba y a las personas de su equipo que la acompañan esta tarde en la que este segundo punto tiene relación con una cuestión que hasta el día de hoy no se ha consumado, por tanto, de entrada, hay que hacer la salvedad de que vamos a hablar de una hipótesis, como puede ser cualquier otra, que podrá concretarse o no en el futuro, y los efectos y las condiciones finales las conoceremos cuando realmente se produzcan, cosa que no ha ocurrido a día de hoy.*

El punto de vista del Gobierno creo que ya se ha explicado: no hay nueva concesionaria, no hay modificación contractual, lo único que ha habido es un cambio de titularidad de acciones o puede darse un cambio de la titularidad de acciones. Y, ¿cuál es el problema?, ¿el contrato?, pues entonces podemos hablar del contrato. No, no, estoy preguntando a quien ha pedido la comparecencia. ¿Cuál es el problema? ¿Se ha cambiado la concesionaria? No. ¿Ha cambiado la titularidad de las acciones? No. ¿Ha habido modificación contractual? No. Entonces, como todo eso no se ha producido vamos al contrato o vamos al pago por el adelanto de la ejecución de la obra o vamos a la revisión de precios porque, señorías, digan lo que digan no tiene nada que ver con esto y, si no, vamos a hacer otras elucubraciones como qué habría ocurrido si hubiésemos ido al mercado a comprar trescientos millones de euros. Claro, es que esa es una hipótesis que no cabía y como esa hipótesis no cabía se pueden hacer las elucubraciones que queramos. Se apunta hasta que tendríamos una financiación de equis millones, cuál sería el tipo de interés y que posiblemente podría habérnoslo dado un banco, que también podía vender sus acciones a otro banco, ¿y también estaríamos preguntándole a ese banco por qué ha vendido las acciones cuando nos dio un crédito de trescientos millones a un interés, tan visionario el señor Jiménez, del 4 por ciento? Podemos hacer todas las hipótesis que queramos, pero la realidad, señorías, a día de hoy es que por muchas elucubraciones que queramos hacer no ha habido nueva concesionaria, no ha habido cambio de titularidad de las acciones y no ha habido modificación contractual.

Además, no sé qué tiene que ver todo eso con el interés de los navarros. No, no, pero será con la concesionaria actual y con la que venga después. No, no, pero será con las acciones de la concesionaria y con las ventas que se produzcan, pero el cambio de la titularidad de las acciones será igual al efecto y al resultado final, ¿o no?, ¿o habrá cambios sustanciales? Ahora, si quieren ustedes que discutamos del contrato podrá ser otra cuestión.

Entonces hacemos aquí una serie de planteamientos. ¿Si hay negocio? Pues claro que posiblemente haya negocio, pero también cuando las empresas optaron al peaje en sombra, ¿o es que ustedes pensaban que iban a jugar a perder dinero? ¡Ay va!, pues claro que pensaban ganar dinero, adelantándolo de momento mediante un sistema posible y no ese de la elucubración de ir a un banco a pedir dinero, no, mediante el peaje en sombra, claro, y pensaban ganar dinero, faltaría más, pues ese es el libre mercado. Y ahora el grupo accionarial, que tiene las acciones de esa concesionaria, está valorando la posibilidad de vender las acciones...

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Señor Burguete, disculpe. Señorías, pediría un poco de respeto al orador.*

SR. BURGUETE TORRES: *... y el que compra también pensará que puede hacer negocio, pero los negocios no son tan claros ni tan factibles ni tan positivos como ustedes pueden señalar, o sí, pues hipótesis.*

De todas las maneras, con las valoraciones y las afirmaciones que se han hecho acabo de entender por qué el Partido Socialista se abstuvo en el sistema de peaje en sombra de esta autovía. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Señor Lizarbe, por favor. Gracias, señor Burguete. Tiene la palabra la portavoz de Izquierda Unida, la señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías, y buenas tardes también a la señora Consejera y al equipo que la acompaña. Creo que aquí hay un debate político que se puede cerrar de una manera o de otra, o no cerrarlo nunca, y es el de las diferencias fundamentales que existen a la hora de acometer una obra pública. Hay quien defiende –en este caso lo defienden a capa y espada el Gobierno de UPN y CDN– que una obra de estas características, como la autovía del Camino, se tiene que hacer a través del peaje en sombra porque, si no, no hay otra posibilidad de hacerla, con las consecuencias económicas que ello supone y con el negocio, lógicamente, que esto le confiere a la empresa adjudicataria, y hay otros grupos y otras personas que pensamos que esto no es ni más ni menos que la financiación interesada para unas empresas y creemos que se puede ir a la banca, como cuando se piden los créditos que todos suscribimos para hacernos con una propiedad, a veinticinco, a cuarenta o a cincuenta años. Claro que se puede, ¿cómo no se va a poder? Figúrese usted, señor Burguete, dónde están hoy*

las sacrosantas normas de Maastricht y estamos hablando de hace escasamente cuatro años. O sea, las cosas se pueden si políticamente interesa.

¿Y por qué la Administración, en este caso el Gobierno foral, no va a ejecutar la obra como ha hecho con otras muchísimas obras? El peaje en sombra se utiliza para un tipo de infraestructura, pero la obra pública, afortunadamente, es mucho más que las autovías. ¿Todas esas obras se hacen con peaje en sombra? No. Que sepa el común de los políticos, no se hacen con peaje en sombra, se hacen de otra manera, adelantando el dinero el Gobierno porque tiene liquidez en un momento determinado o yendo a lo que se ha ido históricamente, que es a contratar con el banco, cuando además se da la circunstancia de que los créditos en el banco no estaban precisamente por las nubes, sino que estaban a unos intereses bastante razonables.

Desde nuestro punto de vista, el despropósito que ha supuesto la ejecución tanto en la decisión de cómo financiarlo como en todo el desarrollo de la obra es evidente. No hace falta que lo digamos los grupos políticos que nos opusimos en su momento a la forma de concesión y de explotación, es que lo ha dicho la Cámara de Comptos, y es que es evidente. ¿Si hay o no interés de otras empresas? Seguro que lo habrá porque hay un interés económico. Entonces, la primera reflexión que se hace es: ¿por qué dejar el interés económico a alguien de la iniciativa privada cuando puede revertir, fundamentalmente con otra manera de gestión, a los intereses públicos? ¿Por qué? Porque, si no, no se podría hacer –decía el señor Miranda porque entonces todavía no era responsable del departamento la señora Alba–, es imposible hacer una obra de estas características. No, no es imposible, porque Maastricht nos obliga a que no tengamos un déficit de no sé qué. Pero si nos está costando todos los años en los presupuestos lo que probablemente se tendría que estar pagando si se hubiese concurrido a la iniciativa privada, a la banca privada. Si es que no nos está costando cero euros, nos está costando mucho dinero y nos costó más porque, además, se aplicó aquella fórmula sacada de la manga sin estar en el contrato de que por acelerar la obra, porque eso suponía garantía y seguridad, pues tanto dinero. Por lo tanto, creo que es un despropósito bastante increíble la concesión de esta obra. Además, el hecho de que no se hizo bien lo demuestra que en la siguiente obra planteada por el Gobierno con esta fórmula, desde luego, ya se ató mucho más el tema del contrato. Se ve que los errores cometidos, aun no admitiéndolos de facto, se corrigen en la autovía subpirenaica, la de Jaca.

Por lo tanto, creo que hoy no estamos en condiciones de hablar de elucubraciones, pero ya que se trae a colación y parece que sorprende que se pueda vender... Efectivamente, estamos en el libre mercado y esa empresa podrá vender a otra empresa si tiene interés por ello. Sería del género estúpido que fuera esa empresa si no hubiera negocio y, probablemente, con todas las modificaciones, porque las primeras estimaciones estaban bastante desatinadas, tenga un negocio evidente. Y luego las elucubraciones de que si esa autovía va a tener más o menos tráfico por otras obras que se estén haciendo también en el entorno de diferentes pueblos y ciudades, pues eso ya se verá en el futuro, pero no es descartable que pueda haber una venta de estas características que hemos comentado.

A mi grupo le parece que el despropósito fue cómo se planteó, cómo se ejecutó, cómo se desarrolló, cómo se acordó y, además, cómo se pagó toda esa cantidad de dinero, a nuestro modo de ver, mal planteada o indebidamente pagada a la empresa en aquel momento concesionaria.

Por lo tanto, cuando se ejecute realmente, si es que da lugar a ello, veremos qué plusvalías o qué precios se le van a poner a esa obra. En todo caso, si creemos que la economía es una ciencia exacta y de la que no te puedes mover, creo que estamos en el momento más claro y evidente de que la economía no es una ciencia exacta, de que se puede adaptar en función de las necesidades y para eso no tenemos más que ver la experiencia por la que se está atravesando en estos momentos. Nada más y muchas gracias por la explicación.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Figueras. Para contestar a los portavoces tiene la palabra la señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. El señor Vázquez decía que esperaba la respuesta que le iba a dar a su petición de comparecencia y yo también esperaba que ustedes salieran por estos derroteros aunque, sinceramente, no me parece muy serio que me traigan aquí para comparecer sobre un asunto y acabemos hablando del asunto de siempre que a ustedes les interesa traer una y otra vez traer a este Parlamento.*

En primer lugar, me gustaría centrarme en lo que se me ha preguntado y para lo que se me ha llamado a comparecer y es que, como ya he explicado, sería contrario a derecho que el Gobierno interviniera, aprobara o dejara de aprobar esa transmisión. Lo principal y primordial es que en cualquiera de los casos no va a haber nueva concesionaria, la concesionaria va a seguir siendo la misma, independientemente de que sus propietarios sean unas personas u otras. Las obligaciones que unen al concesionario y a la Administración van a seguir siendo las mismas, puesto que el contrato va a seguir siendo el mismo, independiente-

mente de que se produzca o no esa transmisión que, por otra parte, como decíamos, no nos consta que se haya producido y, en el caso de que se produzca, no nos consta ni nos constará, ni tiene por qué, cuáles son las razones o motivos que pueden llevar a las partes a comprar o a vender. Cada empresa, efectivamente, es libre de hacer con sus participaciones lo que considere oportuno en respuesta a distintos criterios de rentabilidad económica, pero también de estrategia empresarial, por el motivo que sea, que le lleven a tomar decisiones en un sentido o en otro. En ese sentido, por nuestra parte, absoluto y total respeto.

Pero como ustedes no cejan en el empeño de entrar en temas que ya se han debatido aquí hasta la saciedad, no me queda otro remedio –y les doy la enhorabuena porque me llevan a su terreno– que rebatir algunas de las cuestiones que se han dicho aquí porque, claro, no me parece bien que me llamen a comparecer por una cosa y acabemos hablando de otra, pero tampoco me parece bien irme de aquí sin poner los puntos sobre las íes.

Empezando por el final, por la señora Figueras, usted dice que el señor Miranda decía que no se podía hacer de otra manera, pero que las obras se pueden hacer de otra manera, que se puede recurrir a la banca... Ustedes saben que existe una ley de estabilidad presupuestaria..., bien, existía cuando se inició toda esta operación, pero saben perfectamente que una comunidad autónoma no es libre de contraer toda la deuda que desee, por ejemplo, y que tiene unas limitaciones.

Además, cuando ustedes hablan del peaje en sombra, por supuesto que no todas las autovías se hacen con peaje en sombra, aquí en Navarra tampoco porque tenemos otras infraestructuras, no solo de autovías, como el Canal de Navarra, etcétera, es decir, tenemos muchas otras infraestructuras y no todas se hacen con peaje en sombra, se ha recurrido al peaje en sombra cuando al Gobierno le ha parecido que el interés general que tenía la realización de una infraestructura a corto plazo lo requería. Nosotros no recurrimos habitual ni sistemáticamente a sistemas de peaje en sombra, que, por otra parte, tampoco se aplica solo a autovías, como ha dicho usted, porque en otras comunidades también se hacen hospitales por el sistema de peaje en sombra, una cuestión que parece... Cualquier obra pública, como usted dice, es susceptible de ser financiada mediante este sistema. Pero cuando ustedes contraponen estos dos sistemas que, como digo, no es que sea el sistema preferido ni prioritario de la acción del Gobierno, ni mucho menos, sino que ocasionalmente recurrimos a él cuando nos parece que el interés general exige que se acometa un proyecto que es estratégico para el desarrollo de Navarra a corto plazo y las leyes presupuestarias y el pacto de estabilidad presupuestaria nos impiden hacerlo con financiación directa del presupuesto. Entonces, ustedes enseguida hablan de la deuda: ¿por qué no recurrimos a la deuda? Primero, por si alguien todavía tiene alguna duda, quiero aclarar que la deuda no es gratuita, que la deuda también tiene un coste, puede tener un coste del 4, del 5 o del 6..., la deuda en Navarra se ha pagado a muchos y distintos intereses. Actualmente puede estar entre el 4 y el 5, pero es que además la deuda es infinita, que en muy extrañas..., bueno, extrañas quizás no es un adjetivo muy adecuado, pero en muy particulares ocasiones se ha amortizado deuda, se ha cancelado deuda. Es que nosotros creamos la deuda y creamos la deuda, pero ¿quién amortiza después esa deuda?, ¿quién cancela la deuda?, porque aquí se pagarán unos intereses equis y dentro de veinticinco o treinta años la autovía estará pagada, pero ¿quién cancela la deuda?, ¿y cuántos años estamos pagando al 4 por ciento y al 5 por ciento y al 4 por ciento y al 7 por ciento y al 4 por ciento? Infinito. Si me lo permiten, señorías, cuando yo intervenga guarden silencio. Después, si quieren, accedan a otro turno si se lo concede el Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Señorías, por favor, respeto.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Entonces, quiero decir que claro que la deuda tiene un coste y en este caso también hay un coste, efectivamente, pero un coste que tiene unas condiciones de finalización. No sé el caso concreto de Izquierda Unida, pero, vamos, donde gobiernan los partidos que conforman Nafarroa Bai no tengo conocimiento de que hayan ido a amortizar deuda. Entonces, claro, la deuda tiene un coste equis pero, si no se acaba nunca, su coste es infinito, mil millones o dos mil o tres mil. Esto lo digo respondiendo también al portavoz de Nafarroa Bai.*

Agradezco sinceramente la intervención de los portavoces de UPN y de CDN en el sentido de que si vamos a basar esta comparecencia en elucubraciones... Claro, es que aquí se hacen unas afirmaciones que, sinceramente, me sorprenden muchísimo y no me parecen serias ni rigurosas. Es que, ¿con base en qué decimos que esto da un suculento beneficio?, ¿y por cuánto se venderá?, ¿y si se vende por menos, pero si se vende por más? Pero, bueno, y usted qué sabe y qué sé yo y qué sabe nadie. Quiero decir, es que no sé de qué estamos hablando, sinceramente. Es que se están haciendo elucubraciones sin ningún fundamento, sin tener una información contrastada.

Por responder claramente a alguna de sus preguntas, sí se presentó el plan económico-financiero, y respecto a la descapitalización de la empresa,

no lo sé, pero le voy a decir una cosa: usted tiene mucha costumbre de hablar del negocio que se ha hecho con esta autovía y los pingües y suculentos beneficios y todo lo bueno que es este negocio y también el siguiente, la autovía del Pirineo, etcétera, y en una ocasión además recuerdo que le animé, le dije: si el negocio es tan redondo, tan seguro y tan claro, no sé qué hace usted aquí perdiendo el tiempo, cree usted una empresa, preséntese al concurso y ojalá lo gane porque, claro, con tan pingües beneficios... Se están haciendo afirmaciones absolutamente sin ningún rigor, es que yo no sé de dónde se sacan ustedes..., disculpe, porque no entiendo lo que me quiere decir.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Que me diga qué afirmaciones no tienen rigor.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Pues la que le estoy diciendo. Decir que en el 2002 se podía haber acudido al crédito y conseguir unos créditos al 4 por ciento, bueno, eso lo dirá usted. También dirá usted que se podía ir al banco y conseguir dinero, independientemente del tipo de interés. Lo que le he comentado es que hablan de la emisión de la deuda como si la emisión de la deuda fuese gratuita. o sea, en ningún caso. Y habla usted de que esto es un negocio redondo. Bueno, pues si le da envidia entre usted en el negocio, qué quiere que le diga, pero, vamos, lo que no me parece de rigor es hacer esas afirmaciones sin tener ningún dato detrás.*

Efectivamente, el tráfico en el año 2007 fue un 16 por ciento superior a lo previsto, no otras cosas que se han publicado en algunos medios, un 16 por ciento superior a lo previsto sí, efectivamente, pero tampoco es cierto, como se ha comentado también en esta Comisión, que entonces hubo un error de cálculo. No, no, lo que hubo fue lo que estaba previsto, que es una previsión de una dotación inicial que después se regularizaría en el mes de abril siguiente, como ocurre cada año, en función de los datos reales. ¿Que hubo un crecimiento del tráfico? Por supuesto que sí y, además, nosotros encantados porque eso es señal de que hubo un crecimiento económico gracias a la puesta en marcha de la infraestructura, que se sumó al crecimiento que por aquellos años se vivía a nivel nacional. Quiero decir que fueron años de crecimiento económico y de expansión, y, eso, unido al efecto positivo que esta infraestructura creó en la zona, sí es verdad que pudo registrar una actividad superior a la calculada, un 16 por ciento, que tampoco me parece una cosa tan dramática porque para el año siguiente, por continuar con los datos, ya que damos uno vamos a darlos todos, para el año 2008 el crecimiento previsto en los cálculos de tráfico, que se utilizaron para el concurso y para presentar las ofertas, era del 3,5 por ciento y no llegó al 3. En el año 2009 el crecimiento fue del 0,2. Por cierto, los pesados, que es lo que le preocupaba, los pesados que habían crecido tanto en el primer año, y eso es cierto, el año pasado decrecieron un 7 por ciento, desgraciadamente, porque eso es síntoma de que la crisis está teniendo su efecto y que el tráfico de mercancías se está viendo resentido, sin lugar a dudas, pero quiero decir que si el decrecimiento del tráfico pesado sigue a este ritmo pronto nos colocaremos en un nivel muy similar al que estaba estudiado, pero yo no lo deseo, yo deseo que siga creciendo porque eso es síntoma de que hay movilidad por cuestiones laborales, de ocio, de consumo... Que siga creciendo el tráfico es síntoma de que la economía va mejor y de que los ciudadanos de Navarra están mejor. Por lo tanto, me alegraría y desearía que el tráfico siguiera incrementándose y no estuviera con esta tendencia de decrecimiento muy importante y muy grave en el tema de pesados, que si bien el primer año tuvo un crecimiento muy importante, como digo, es el que más está decreciendo ahora. En términos generales, como le digo, el primer año hubo un crecimiento del 16 por ciento, es uno de los pocos datos buenos que ha dado usted, efectivamente, hubo un crecimiento del 16 por ciento, pero en el año 2008 estando previsto..., he dicho antes que era un 3,5 pero es un 3,25 por ciento, no llegó al 3 el crecimiento total, y en el año 2009 un 0,2 de crecimiento, tristemente.

Por mi parte, en fin, niego la mayor. Creo que en este Parlamento en repetidísimas ocasiones se ha discutido sobre distintas cuestiones relacionadas con este contrato y también con el contrato posterior. No me diga que ahora hay un nuevo marco legislativo. Ya, pero es que lo hay, o sea, ahora hay un nuevo marco legislativo. Se han producido otras mejoras en los pliegos, por supuesto, como siempre tratamos de mejorar, sin ningún pudor, siempre intentamos utilizar lo aprendido para mejorar en todas las cuestiones, no le miro a usted en particular porque no hablaba usted en particular de esto, hablo ya para todos.

También se ha hablado muchas veces en este Parlamento de la revisión de precios y ya se han aportado todos los estudios jurídicos, hasta tres, uno de esta Cámara y dos de los servicios centrales, uno de los servicios jurídicos centrales del Gobierno y otro de los servicios jurídicos del departamento, que han explicado por qué no se podía actuar de otra manera.

Respecto de la aceleración, se ha hablado en muchas ocasiones de cuáles eran las diferentes posturas, por qué el Gobierno creyó conveniente hacer esa aceleración y por qué ustedes no lo creyeron conveniente y eso, desde luego, es opinable y ahí han quedado siempre las distintas opiniones

recogidas y, sinceramente, no sé a cuento de qué viene ahora volver a sacar este tema.

En cualquier caso, como decía al principio, el objeto de venir aquí era la posible e hipotética venta de las acciones de la concesionaria, venta que no se ha producido y reitero que en el caso de que se produzca no debe preocupar a los ciudadanos de Navarra porque la relación contractual sigue siendo la misma, la concesionaria seguirá siendo la misma, en esencia no cambia absolutamente nada, y para el usuario y para el ciudadano tampoco. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Consejera. Con su intervención finalizamos el segundo punto del orden del día.*

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la situación del transporte ferroviario de media distancia en Navarra.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Pasamos al tercer punto del orden del día, que es la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la situación del transporte ferroviario de media distancia en Navarra, que ha sido solicitada por la agrupación de Izquierda Unida. Tiene la palabra la señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Este es un tema que nos preocupa y a veces nuestra preocupación se ha materializado en iniciativas de la propia actividad parlamentarias como en los Presupuestos Generales de Navarra, porque creemos que el transporte ferroviario es un tema que está permanentemente en los medios y es de interés general, aunque ahora esté más centrado, probablemente, en lo que es el tren de altas prestaciones, pero no por ello vamos a dejar de considerar la importancia que tiene el transporte ferroviario de media distancia. Además, creo que hay elementos suficientes para reiterar la importancia que tiene esto. Quiero recordar también, por otra parte, el compromiso que tiene el propio Gobierno de desarrollar el Plan Energético de Navarra, que acaba este año, que habla de la actualización del convenio con Renfe para coordinar y rentabilizar todo lo que tenga que ver con el transporte.*

Al hilo de lo que estoy comentando, también nos hacemos eco de los trayectos que algunos ciudadanos tienen que hacer entre Pamplona y otras capitales limítrofes, como es el caso de Pamplona y Vitoria. Es verdad que las inclemencias del tiempo han podido crear problemas en la comunicación entre ambas capitales, pero no es menos cierto que se trata de trenes, dicho por los propios empleados de Renfe, que tienen cerca de cuarenta años a los que, lógicamente, hay que renovar el permiso de circulación frecuentemente y es la única zona del Estado en la que todavía circula este tipo de trenes.

Aquí hay una disquisición política y una apuesta también política, o estamos por mantener la comunicación a través de este medio de locomoción o no lo estamos y lo vamos a abandonar, porque lo cierto es que si se hace una comparativa entre trenes que unen diferentes capitales se observa que entre Pamplona y Vitoria-Gasteiz hay tres regionales exprés a lo largo del día; entre Tudela y Pamplona, por poner otro ejemplo, hay un regional, el resto son Alvia; y, paradójicamente, la comunicación entre dos capitales, Logroño-Zaragoza, y que da un importante servicio a una zona de alta población en Navarra como es toda la Ribera, a lo largo del día hay tres regionales exprés.

Es evidente que aquí está siempre la consideración de que como no hay buenos medios no se utilizan o no se utilizan porque no hay buenos medios. Es evidente que es una apuesta política, que no es barata, pero creo que estamos obligados a mantener e incluso incentivar todo lo que tenga que ver con el transporte público, bien sea por carretera o el de Renfe. A nosotros nos interesa y nos gusta especialmente el de Renfe y, desde luego, mi grupo cree que es importante mantener esa actualización del convenio con Renfe, mejorar las prestaciones en aquello que se pueda mejorar sabiendo que va a suponer un costo añadido importante. Al margen de que el acuerdo tenga que llegar, lógicamente, con Renfe, que es quien tiene también la capacidad de hacer o no el convenio, nosotros queremos escuchar de la Consejera, en definitiva, del Gobierno al que representa, esa apuesta del Gobierno de Navarra por el transporte de viajeros a través de los trenes de cercanías de Renfe. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Figueras. A continuación tiene la palabra la señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Antes de comenzar, me voy a permitir una licencia, un inciso brevísimo porque he olvidado decir una cosa de importancia: no sé si existe la duda en esta Cámara, pero sí en cosas que he visto hoy publicadas, y aprovecho un poco el tono digamos informal con el que he invitado a algún Parlamentario a que se constituya en ofertante de la autovía para que tengan en cuenta que si compran las acciones también compran la deuda. Nada más. Discúlpeme, señor Presidente. Es que a veces da*

la sensación de que la gente se queda con los activos pero no con los pasivos. Esto es ya consejo personal, de amiga.

En cuanto al transporte ferroviario de media distancia por el que se interesa Izquierda Unida, y en particular la señora Figueras, explicaré que Media Distancia Renfe es una unidad de negocio y la denominación comercial de los servicios de trayectos medios de Renfe Operadora, empresa de ferrocarriles española. Son los trenes comúnmente conocidos como regionales que comunican puntos de una misma región entre sí o con la contigua. Algunas líneas pueden atravesar tres comunidades autónomas de forma puntual. La red de media distancia está dividida en cinco zonas, de las cuales una está subdividida en tres: las líneas A, que corresponden a Andalucía; las líneas Ca, que corresponden a Cataluña; las líneas G, que corresponden a Galicia; las líneas L, de la Comunidad Valenciana y Región de Murcia; y las líneas R, radiales desde Madrid, divididas en tres zonas: la zona A, Comunidad de Madrid, Castilla y León, Asturias y Cantabria; la zona B, que es la que nos afecta, Comunidad de Madrid, Castilla y León, La Rioja, Navarra, País Vasco y Aragón; y la zona C, Comunidad de Madrid, Castilla-La Mancha y Extremadura.

Dentro de los servicios ferroviarios principales de media distancia en Navarra, que son a los que hacía referencia la señora Figueras, está la línea Zaragoza-Pamplona-Vitoria. No sé si hemos facilitado a los señores Parlamentarios todos los horarios de los trenes. Me parece un poco tedioso, pero voy a intentar ser rápida. Esta vez les he facilitado las diapositivas porque había información un poquito tediosa.

Zaragoza-Pamplona-Vitoria es una de las líneas. Salidas desde Zaragoza a las 6:38 horas, tren con destino Logroño. No circula los domingos, no circula los sábados entre Castejón y Logroño. Llega a Castejón a las 7:32. Enlaza con un tren a las 7:37 con destino Pamplona. A las 8:57 sale un tren de Pamplona con destino Vitoria, adonde llega a las 10.

A las 11:40 sale a otro tren, que llega a Tudela a las 12:30, a Castejón a las 12:45 y a Pamplona a las 13:55.

Un tercer tren sale a las 14:25, con destino Logroño. Llega a Castejón a las 15:30. Enlaza con un tren a las 15:40 con destino Pamplona, adonde llega a las 16:34. A las 16:37 sale un tren de Pamplona con destino Vitoria, que llega a las 17:52.

A las 16:51 sale un cuarto tren. Solo circula los viernes. Destino, Pamplona. No circula en agosto. Llega a Tudela las 17:38, a Castejón a las 17:48 y a Pamplona a las 18:56. Este es un tren convenido entre el Gobierno de Navarra y Renfe, como luego les explicaré. A las 19:45 sale un tren de Pamplona con destino Vitoria, adonde llega a las 20:50.

A las 17:48 sale otro tren con destino Logroño que llega a Castejón a las 18:48. Enlaza con un tren a las 19:04, con destino Pamplona, adonde llega a las 20:12. Solo circula los domingos. Este es otro tren convenido entre el Gobierno de Navarra y Renfe.

A las 19:18 horas sale otro tren con destino Logroño. Llega a Tudela a las 20:14 y a Castejón a las 20:24. Circula diario hasta Castejón viernes, sábados y domingos y continúa a Logroño.

A las 21:17 sale otro tren con destino Castejón, adonde llega a las 22:24 y no circula los sábados.

Los horarios de vuelta. Voy a decir que uno sale a las 6:25, otro a las 8:30, otro a las 7:50, otro a las 14, otro a las 15:30, otro a las 19:05 y otro sale de Vitoria a las 19:05 con destino Pamplona, adonde llega a las 20:13.

Además de estos hay otros corredores que afectan a Navarra. El Irún-San Sebastián-Vitoria con parada en Alsasua. La localidad de Alsasua recibe los siguientes trenes correspondientes a esta línea regional: tres trenes con salida de Irún y paso por Alsasua a las 8:13, 16:51 y 21:13, y tres trenes de vuelta desde Vitoria con paso por Alsasua a las 9:53, 14:44 y 19:28. Alsasua es la única población navarra en este corredor.

El otro corredor que nos afecta es el de Logroño-Zaragoza. Tren con salida de Logroño a las 7:30, llega a Castejón a las 8:29, circula los lunes. Y tren con salida de Logroño a las 16:45, que llega a Castejón a las 19:39 horas y circula de viernes a domingo. La población navarra más afectada es Castejón. El resto de localidades, Tudela, Ribaforada, Cortes están incluidas en los trayectos detallados entre Castejón y Zaragoza en el corredor principal.

Dentro de lo que podríamos denominar el corredor navarro ferroviario de media distancia, el Gobierno de Navarra, a través de la Dirección General de Transportes, tiene suscrito un convenio con la operadora desde el año 1997 que afecta a los trenes ya señalados anteriormente. En virtud de dicho convenio Renfe adquirió el compromiso de reestructurar los servicios ferroviarios regionales entre Pamplona, Alsasua y Vitoria, garantizando tres trenes de circulación diaria de ida y vuelta entre Pamplona y Vitoria. Con independencia de estos servicios, que no son objeto de subvención por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra, Renfe se obliga a implantar los siguientes servicios: un tren de circulación en domingo Pamplona-Zaragoza, un tren de circulación en viernes Zaragoza-Pamplona, un tren de circulación en domingo Castejón-Pamplona y un tren de circulación en

lunes Pamplona-Castejón, no siendo objeto de convenio la implantación, modificación o supresión de otros servicios en la Comunidad Foral.

Respecto de los trenes convenidos, el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones se obliga a abonar a Renfe la diferencia entre los gastos de explotación de los servicios en los términos convenidos y los ingresos generados por los viajeros que los utilicen. El convenio establece la designación de una comisión encargada de definir el importe de la subvención definitiva, propuesta de modificaciones o variaciones de los servicios objeto del convenio y supervisión de las campañas de promoción de los mismos. Dicha comisión está formada por dos representantes de la operadora, la Directora General de Transportes y el Director de Servicio de Ordenación de la mencionada dirección.

En resumen, los servicios prestados con financiación del Gobierno de Navarra son los ya enunciados y el resto de servicios que mantiene Renfe, sin que sean objeto de convenio ni subvención, son los siguientes: en la línea Pamplona-Zaragoza, un tren Pamplona-Castejón que circula de lunes a sábado, salida de Pamplona a las 14 horas; un tren Pamplona-Castejón, diario, salida de Pamplona a las 20:17 horas; un tren Pamplona-Zaragoza, diario, salida de Pamplona a las 16:47 horas. Y en la línea Zaragoza-Pamplona, un tren Castejón-Pamplona, diario, salida de Castejón a las 12:45 horas; un tren Castejón-Pamplona, diario, salida de Castejón a las 15:40 horas; un tren Zaragoza-Pamplona, diario, salida de Zaragoza a las 11:40 horas.

Entre Pamplona y Vitoria –en este otro corredor– circulan tres servicios diarios: a las 8:57, 16:37 y 19:45, y la vuelta, entre Vitoria y Pamplona, se realiza a las 7:50, 15:30 y 19:05. En todos los casos existen los correspondientes enlaces a y desde Castejón, Tudela y Zaragoza. Actualmente estos servicios se prestan con los trenes de la serie 432, estando prevista su progresiva sustitución por los de la serie 470.

Aportamos también en esta comparecencia los datos económicos de los últimos años de estos trenes convenidos en los que el departamento financia el déficit. Los datos de todos los años son los datos anuales menos los de 2009, que están contabilizados solo hasta el tercer trimestre porque no disponemos todavía de la información que nos pasa Renfe cuando cierra el año. Como podemos observar, no hay grandes variaciones de un año a otro. Hay un ligero incremento de viajeros, relativamente importante en 2008, derivado de la Expo que se celebró en Zaragoza. En cuanto al 2009 parece que los datos globales indicarán un ligero crecimiento en cuanto a viajeros y, por tanto, una reducción del déficit, pero habrá que esperar a tener, como digo, los datos definitivos para poder hacer una valoración con mayor rigor. A continuación mostramos un gráfico para ver la evolución histórica de viajeros en los trenes convenidos. Les hago la misma advertencia, que faltan por incluir los datos relativos al cuarto trimestre del año 2009, que todavía no nos han sido proporcionados.

En cuanto a los datos de viajeros por estaciones registrados en 2008, tienen la información en esta tabla. Como verán, se indica en cada una de las estaciones cuántos viajeros suben y cuántos bajan en relación solamente con los desplazamientos de media distancia. Vemos cómo la suma total es de 521.525 viajeros. En la diapositiva siguiente les mostramos los datos comparados entre los años 2008 y 2009 de todos los trenes de media distancia en la Comunidad Foral de Navarra, en la que se puede observar, sobre todo en la última celda, en la última fila a la derecha, un decrecimiento del 6,63. Aunque los datos parciales de las distintas estaciones pueden ser ciertamente llamativos, les sugiero que acudan al número neto de viajeros para comprobar que a veces porcentajes muy altos sobre una población muy pequeña no son muy relevantes en el cómputo total. Al final lo que debe quedarnos es la idea de esa bajada del 6,63 por ciento.

Finalmente, mostramos un resumen de los datos acumulados a tercer trimestre de 2009 de los trenes convenidos. En la información que les hemos facilitado pueden observar que de los cuatro trenes convenidos, los de Pamplona-Castejón, Castejón-Pamplona tienen una cobertura muy pequeña, es decir, que solo una parte muy pequeña del coste de operar estos trenes se cubre con las tarifas pagadas por los usuarios y el resto es el déficit que abona el Gobierno de Navarra, mientras que en los trayectos Pamplona-Zaragoza, Zaragoza-Pamplona la verdad es que la cobertura es mucho más aceptable, está en ambos casos bastante por encima del 50 por ciento, y esto hace que la media de la cobertura de estos trenes sea del 49,83 por ciento y el resto sea lo que el Gobierno de Navarra, en virtud de este convenio con Renfe, debe abonar. Por mi parte, nada más. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Consejera. Tiene la palabra la señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Agradezco a la señora Consejera la información que ha tenido la amabilidad de facilitarnos.*

Haré algunas reflexiones respecto del interés que nos ha movido a plantear esta comparecencia. Efectivamente, es mejorable y creo que hay que constatar que si se apuesta realmente por una sociedad más sostenible y por un desarrollo más

sostenible en general, guste más o guste menos, el tren es y tiene que ser una opción. Es una opción que en estos momentos creo que es claramente mejorable sin ser insatisfactoria. Creo que no está siendo utilizado tal vez por las dificultades y por los problemas que antes he mencionado de una no adecuada comunicación, de unos servicios que son mejorables, de unas calidades también mejorables de los propios vagones y, añadido a eso, también del precio de según qué tipo de trenes porque los de corta distancia no están ajustados para ser utilizados adecuadamente para transportar a ciudadanos que van a su trabajo.

Por otra parte, a pesar de los problemas que se observan respecto de la utilización, me satisface escuchar que cuando menos se mantienen las cifras. No hay un desplome, que es lo que me parecía que en algunos casos se podía estar produciendo. Efectivamente, como usted bien ha dicho, en dos líneas la cobertura está por encima del 50 por ciento, con lo cual, a pesar de que en principio sea una apuesta cara y haya que ir a convenios que, lógicamente, tengan que suponer un desembolso para el Gobierno, a mi grupo le parece que hay que hacer cuando menos una apuesta por que esto se mejore y en todo caso sea de utilidad pública, porque de otra manera estaremos diciendo cosas que no nos creemos, y es todo lo que tiene que ver con el transporte de viajeros. Creo que si se planteasen fórmulas de transporte público, y en este caso Renfe es una apuesta decidida por la que nosotros apostamos, estaríamos en unas condiciones adecuadas, estaríamos acertando y, además, estaríamos creyéndonos lo que estamos diciendo, porque repetimos con demasiada alegría que hay que cambiar y hay que modificar los hábitos pero no se ponen los medios para que esos hábitos se modifiquen.

Por lo tanto, tengo que concluir diciendo que para mí los datos no son malos, sino todo lo contrario. Yo animo en este caso a que como este año acaba el Plan Energético, que tiene vigencia hasta el 2010, en el próximo que se elabore y en las próximas políticas que el Gobierno de Navarra haga respecto al transporte, Renfe sea una apuesta decidida, sea una apuesta importante y, además, se establezcan los convenios que hagan falta aportando las cuantías suficientes ambas partes, tanto el Gobierno de Navarra como el Gobierno central, para mejorar sustancialmente lo que hoy tenemos. Me parece que esa es la apuesta y ese es el trabajo que tenemos que desarrollar y eso es lo luego tiene que plasmarse en acuerdos y en convenios por ambas partes.

Yo le pido en este caso a la Consejera que realmente haga esa apuesta, ese esfuerzo y que no solamente tengamos los problemas que tenemos para comunicarnos entre Pamplona y otras capitales más o menos cercanas, sino que en ese sentido demos un impulso. Lo que creo que está muy bien, que es la comunicación de la Ribera con otra comunidad limítrofe como es Aragón –la comunicación entre la Ribera y Zaragoza es realmente interesante y atractiva–, pues que sea un ejemplo para que el resto de las comunicaciones cuando menos tenga como mínimo la frecuencia y la calidad de ese tramo.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Figueras. ¿Algún otro grupo parlamentario quiere intervenir? Por Nafarroa Bai, señor Amezketa, tiene la palabra.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señora Consejera y acompañantes. Pues eso del crecimiento sostenible, del mundo más habitable y todas esas cosas con las que a todos se nos llena la boca permanentemente tienen como consecuencia que algunas personas –acabamos de ver cifras ahí– elijan el transporte público a la hora de desplazarse y lleguen a la conclusión de que las cosas no son tan fáciles ni tan sencillas. Por ejemplo, hay quien va todos los días a Vitoria en ese tren que se ha citado de las 8:57, que debe llegar a Gasteiz sobre las diez de la mañana, que rara vez llega a las diez, algunos días sí, pero habitualmente llega más tarde, y que luego creo que sale sobre las siete de la tarde de Vitoria y que, teóricamente, tendría que llegar sobre las ocho a Pamplona, pero que no llega a las ocho, sino que habitualmente llega más tarde, y no digamos nada cuando hay algún tipo de incidencia.*

Todo lo que hemos oído son datos y cifras. No he oído problemas en ningún sitio y, como no los he oído, vamos a ver alguno. 19 de octubre de 2009, a diario de lunes a viernes cojo el regional exprés Pamplona-Vitoria de las 8:57. Teóricamente llego a Vitoria a las diez horas. Sin embargo, son habitualmente pequeños retrasos los que hacen que llegue tarde a mi trabajo, tal, tal, tal... Reclamación formulada en papel oficial, con sello de Adif, en el que consta que habitualmente el retraso es de cinco a quince minutos.

Día 14-12-09, Vitoria-Gasteiz-Iruña. El tren regional sufrió una avería por haberse metido nieve en el motor. Había muy poca nieve y otros trenes estaban cubriendo con normalidad el servicio, por lo que no se puede considerar que la nieve sea la causa de la avería sino el estado del propio tren, considerablemente viejo. Además, no se lleva a cabo una buena gestión del caso, por lo que la gente en vez de llegar a las ocho llegó a las 21:40, que creo que son las diez menos veinte de la noche.

El día 11 de enero...

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Señor Amezketa, disculpe, le pediría que se ciñera al tema...*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Del tema estamos hablando.*

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *No es cuestión de que nos relate aquí una serie de...*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *No, no, termino enseguida, estoy hablando de este tema, no estoy hablando de los aviones que van de Nueva York a Toronto.*

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Seamos breves.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *El día 11 de enero, tercera vez en menos de un mes, lo mismo, el viaje Vitoria-Gasteiz-Pamplona. Salen a las 19:05 y en este caso llegan con tres horas y pico de retraso. Y, como ese, todos los que quieran, porque hay así. Esta es la vida real del funcionamiento de esos trenes cada día. Estas son reclamaciones oficiales, todas con el sello de Adif, porque, claro, hablar del TAV o de las altas prestaciones, como ustedes se empeñan en seguir llamándole y demás..., ya vale, ya está bien, esos son los reales, esos son de ahora y pasan todos los días.*

Entonces, las preguntas son muy sencillas: ¿ustedes son conscientes de todas estas anomalías que hay permanentemente? ¿Hacen seguimiento? ¿Tienen copia de las reclamaciones? Como financiador que es el Gobierno de Navarra de parte de ese tráfico, ¿tienen conocimiento de cuáles son los problemas que se generan? ¿Qué hacen para resolverlos?

Diré tres cosas. Las averías son frecuentísimas. En palabra de los interventores, es el único sitio por donde circulan los 432, a los que, por otra parte –y convendría que se interesasen en verificarlo–, dicen que se les renueva el permiso de circulación desde Valladolid cada tres meses. Si se les renueva cada tres meses es que las condiciones de funcionamiento deben ser bastante malas y eso conviene por la propia seguridad. ¿Qué gestiones está haciendo el departamento para resolver esos problemas que tiene el viajero la mayoría de los días? Y algo fundamental, ¿hay compromiso o alguna perspectiva de renovación de ese material, repito, caduco a más no poder? Parece ser que es el único lugar por donde circulan los 432, que además tienen esa necesidad imperiosa de que cada unidad tenga que ver renovado su permiso cada tres meses, por si acaso. Lo de andar sin calefacción, apagarse la luz y todas esas cosas ya son detalles menores, pero pasan con frecuencia. Esos son los problemas reales. Los otros números están muy bien, pero no he oído una palabra de problemas reales. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Amezketa. ¿Algún otro portavoz quiere intervenir? Tiene la palabra la señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Bueno, quizás se equivoca usted de interlocutor, quiero decir que la competencia es de Renfe, es que el Gobierno de Navarra no tiene competencia en la gestión del tráfico. No obstante, le diré para su tranquilidad –espero– que la comisión creada, como les he expuesto anteriormente, para el seguimiento del convenio, se refiere solo a los trenes convenidos, que es de los únicos que Renfe nos da información, porque no tiene por qué darnos más información, y, por cierto, aprovecho para decirle que en el año 2009 se registraron un total de cinco incidencias en los cuatro trenes convenidos, pero sabemos que hay muchos más problemas, y lo que voy a explicar a continuación es que, indudablemente, aunque esa comisión se creó para seguir el convenio y para hacer el seguimiento del funcionamiento y del servicio prestado por esos cuatro trenes convenidos, obviamente, nosotros no desaprovechamos la oportunidad que se nos brinda cuando se celebran esas comisiones para trasladar a Renfe todas las solicitudes y demandas que nos llegan de los ciudadanos de Navarra, para que las conozcan a través también del Gobierno de Navarra, aunque me consta que las conocen de primera mano, por ejemplo, vía esas reclamaciones a las que usted ha hecho referencia que, efectivamente, existen pero que no son de mi competencia.*

Por supuesto que nosotros hacemos muchas reclamaciones y trasladamos solicitudes en el sentido de renovar el parque, de renovar la maquinaria, de promover descuentos, de mejorar las frecuencias y las conexiones, de que haya mayor publicidad y difusión tanto de los distintos servicios como de sus descuentos y, en fin, también le solicitamos reiteradamente contar con estudios que indiquen las valoraciones de los usuarios. Esto ha sido una constante por parte de la dirección general, y de la directora general en concreto, que es la que acude a esas comisiones, y, desde luego, no dude usted de que el Gobierno de Navarra aprovecha cada oportunidad que tiene para solicitar una mejora en ese sentido.

Estamos con usted en que no valen frases grandilocuentes para hablar de la sostenibilidad del transporte y después no actuar en ese sentido, pero al margen de que veo, como usted, muchas deficiencias que sería necesario y deseable que fuesen mejoradas por Renfe, también hay que ser consecuentes y sensatos y a través de la prensa muchas veces todos hemos podido constatar estas graves deficiencias que existen en la prestación del servicio en el caso concreto de la conexión entre Alsasua y Vitoria, pero también, por ejemplo, otra reclamación muy recurrente de esa zona es su conexión con Madrid. Nosotros trasladamos a Renfe la necesidad de conectar mejor Alsasua con

Madrid y la verdad es que se nos presentaron unos datos en los que no llegaba ni a un viajero diario el que cogía el tren en Alsasua para ir a Madrid, o sea, no llegaban a trescientos sesenta y cinco viajeros en todo el año 2008. Entonces, como responsable que soy de una Administración tampoco soy tan incongruente como para pedir al responsable de otra Administración o empresa pública cosas que a todas luces pueden ser imposibles.

Efectivamente, el ferrocarril es un medio de transporte más sostenible que otros, en las cortas distancias no tanto, aunque también es más sostenible. Les pondré un ejemplo. Si nosotros quisiésemos poner una nueva frecuencia entre Zaragoza y Pamplona, un nuevo tren entre Zaragoza y Pamplona, que es previsiblemente la línea más utilizada y que podría tener más éxito, el coste de este tren podría ser de novecientos veinte mil euros anuales y se calcula que con una utilización aceptable, como tiene esa línea, se podrían recaudar de los viajeros aproximadamente doscientos mil. El resto es déficit que lo asume Renfe o el Gobierno de Navarra.

Para que se hagan una idea, el coste del kilómetro-tren, que se mide así, es de 7,42 euros por viajero mientras que el del autobús es de 1,20. Entonces, claro, dice que pongamos más trenes, pero seamos conscientes del déficit que supone tener más trenes y, además, ¿para que esos trenes se llenen vamos a quitar autobuses o no vamos a quitar autobuses?, porque si se mantiene el tráfico de autobuses en carretera y llevamos los trenes medio llenos y los autobuses medio vacíos, la verdad es que no hemos hecho un buen negocio.

Entonces, nosotros estamos por la sostenibilidad, por el transporte, por la mejora de los servicios, pero también somos razonables y tenemos en cuenta que debe ser equilibrado el interés medioambiental con el interés económico de los ciudadanos de Navarra, cuyos impuestos administramos, con el interés de los ciudadanos de España, cuyos intereses administra la Administración General del Estado, y también con el interés del sector del transporte por carretera, al que tampoco podemos hundir de un día para otro.

He intentado hacer un repaso, como se me ha solicitado, una foto de la situación del transporte ferroviario de media distancia en Navarra con la información de que dispongo poniendo otra vez el acento en que al final la competencia no es del Gobierno de Navarra y ahondando en este criterio de apoyar medios de transporte más sostenibles, desde luego, pero con cierta ecuanimidad y teniendo en cuenta lo que cuestan las cosas.

Eso sí, a pesar de que reitero que nuestra competencia es nula y que nuestros acuerdos con Renfe se restringen exclusivamente a cuatro trenes en concreto, que ni siquiera todos operan de manera diaria, que sepan los ciudadanos de Navarra que en cada ocasión que tiene el Gobierno de Navarra solicita a Renfe que haga mejoras en los servicios, no siempre implantando nuevos servicios porque, como digo, tampoco vamos a pedir peras al olmo, pero, por ejemplo, sí que se podría hacer un esfuerzo, y estamos peleando bastante y esperamos ver satisfechas algunas de las demandas que hemos hecho, para mejorar las franjas horarias para que la conexión sea mejor, es decir, que quizá no es posible poner un tren Alsasua-Madrid para los viajeros, porque son muy pocos, pero quizá sí sería posible que los horarios, para empezar, se cumplieran, como decía el portavoz de Nafarroa Bai, pero que además sean compatibles con una fácil conexión, con un trasbordo que haga cómodo el viaje en tren, primero, en media distancia y, después, en larga distancia hasta Madrid para los vecinos de Alsasua y de toda la zona de atracción que supone Alsasua como cabecera. Por mi parte, nada más. Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señorías.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Consejera. Hacemos un breve receso de un minuto y continuamos con el último punto del orden del día.*

(Se suspende la sesión a las 17 horas y 55 minutos.)

(Se reanuda la sesión a las 17 horas y 59 minutos.)

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a poner en las señalizaciones viarias la denominación oficial de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, presentada por el G.P. Nafarroa Bai.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Señorías, reanudamos la sesión para abordar el último punto del orden del día: Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a poner en las señalizaciones viarias la denominación oficial de la ciudad de Vitoria-Gasteiz. Para su defensa tiene la palabra el portavoz de Nafarroa Bai, el señor Amezketa.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Muchas gracias nuevamente, señor Presidente. Buenas tardes. Podemos hacer dos cosas, señorías, una es repetir la sesión del día 19 de noviembre de 2008, es decir, de hace catorce meses con este mismo tema, en la que casi todos ustedes estuvieron de acuerdo en que lo que estaba mal había que arreglarlo, pero que no aceptaban decirle al Gobierno que había algunas cosas mal, concretamente indicadores de tráfico mal puestos, eso es lo que no aceptaban. Entonces, lo repetimos, hacemos fotocopia de aquello o decidimos o deciden pedirle al Gobierno*

que aquello que hace catorce meses estaba mal, que en esta Comisión más o menos todo el mundo aceptaba que podía estar mal, pero, hombre, ¿cómo le vamos a decir al Gobierno que alguna cosa hace mal?, vamos a esperar y que la cambien ellos solos, al cabo de catorce meses sigue exactamente igual. Y como no se trata de dar muchas vueltas a lo mismo, yo de momento lo dejo ahí y ustedes dirán.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Amezketa. ¿Turnos a favor? Señor Vázquez, tiene la palabra.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *El tema es recurrente y muy claro, aquello que esté mal que se corrija y, desde luego, poco más hay que discutir. Creo que en ese sentido los rótulos indicadores de poblaciones que no se ajusten a la normativa tienen que ser corregidos y, efectivamente, estamos de acuerdo en que eso se haga en esos términos y para esos fines, no para otros.*

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Vázquez. Señora Figueras, tiene la palabra.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Nosotros también estamos de acuerdo y, además, es curioso porque en la información que nos ha facilitado hoy la señora Consejera no aparece el bilingüismo en todos los términos, pero sí es curioso que lo ha utilizado en Vitoria-Gasteiz como lo ha utilizado también en Altsasu-Alsasua, no así en Pamplona-Iruña, pero, bueno, todo es cuestión de empezar a andar, andando se aprende. Se ha andado mucho porque han pasado muchos meses desde el último debate, parece que no se ha aprendido y hay que volver a insistir en eso. Fuera un poco de la broma, efectivamente, creo que hay que normalizar las cosas que son normales y todo el mundo reconoce la doble denominación de Vitoria-Gasteiz y así debe estar en los carteles.*

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Figueras. ¿Turno en contra? Señor Valero, tiene la palabra.*

SR. VALERO ERRO: *Creo que se repite el mismo discurso con otra posición, posiblemente, de algunos portavoces, pero diré una cosa: el Gobierno reconoce que es Vitoria-Gasteiz y el Gobierno tiene un compromiso de modificar, cuando toque, las actuaciones que se deriven de esas obras. Lo mismo que pasó, señor Amezketa, cuando se reconoció que se habían puesto algunas mal por la empresa adjudicataria en el norte, en la Nacional 121-A, y se mandaron modificar para el mes de diciembre y se modificaron sin ningún rubor. Lo que pasa es que ustedes se empeñan en que se acometan unas obras o unos cambios inmediatamente, pero se van acometiendo cuando les toca a esas carreteras. Por ejemplo, como bien ha dicho la señora Figueras, ahí tiene Vitoria-Gasteiz, en una hoja del propio departamento, no hay ninguna obsesión, lo que pasa es que quiere reabrir un debate y decirnos que estamos en contra del euskera o en contra de no se sabe qué, y lo que ustedes hacen continuamente desde el año 79... Conforme se van acometiendo con normalidad absoluta se van modificando y, si hay algún error, que se corrija, pero si hay algún error, porque no hay ningún criterio más que el de modificar cuando afectan al mantenimiento o al desarrollo de una nueva carretera. Cuando se hizo una nueva ejecución, como digo, y se detectó –pasó y se reconoció en el Parlamento– que, efectivamente, había una mala señalización, se le dijo a la empresa adjudicataria que se cambiara y en el mes de diciembre estaba cambiada.*

Pero como creo que lo que usted quiere es traer el asunto y el debate al Parlamento, con toda tranquilidad le digo que, si hay alguna, démela que yo automáticamente se la trasladaré a la Consejera para que la corrija inmediatamente en los casos que existan, pero, claro, que existan, que se hayan acometido reformas y que no se haya acometido ese tema. Me las da a mí y rápidamente se las daré a la Consejera y le diré: efectivamente, esto se ha hecho mal por la empresa adjudicataria y por la empresa de mantenimiento; hágase. Lo que pasa es que a usted le interesa traer ese debate a esta mesa.

De todas formas, por las razones expuestas, votaremos en contra por los mismos argumentos de entonces, aunque usted me diga que hay errores, y seguramente me dará ahora una relación de errores, pues cuando usted me la dé yo la voy a analizar y le daré las explicaciones oportunas una a una y si, efectivamente, se han hecho acometidas y se han hecho reformas o se han cambiado señalizaciones y no se ha tenido en cuenta, reconoceremos el error y se acometerán inmediatamente, pero no nos obligue a hacerlas todas sin haberlas acometido.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Valero. Señor Burguete, tiene la palabra.*

SR. BURGUETE TORRES: *Gracias, señor Presidente. Este debate se produjo en este Parlamento no hace muchos meses, catorce meses, y realmente en aquel momento el compromiso que se asumió es el mismo que vamos a utilizar en la argumentación de hoy y que, por lo visto, no se entendió. Se dijo: la denominación oficial de Vitoria desde el año 79 es Vitoria-Gasteiz. Claro, faltaría más, por voluntad de su propio Ayuntamiento, y el Gobierno de Navarra cada vez que tiene oportunidad de sustituir la señalización en ese ámbito coloca la denominación oficial. Aquí lo que se está planteando es que en un plazo de dos meses se cambien todas las señales que tengan la denominación solo de Vitoria y no de Vitoria-Gasteiz. En*

aquel momento nosotros votamos en contra, como vamos a hacer hoy, porque realmente existe un compromiso de que cada vez que se sustituyan por diversas cuestiones, de mantenimiento, de ejecución de obras en esas vías, se cambie la señalización y se coloque Vitoria-Gasteiz, y esa fue la razón. O sea, nosotros no tenemos ningún interés en que solo aparezca Vitoria, simplemente es una cuestión de economía y oportunidad.

Ahora bien, si usted nos señala, como le dijimos en aquella ocasión, que hay señales ex novo*, nuevas, que se han colocado recientemente y tienen la denominación solo y expresamente de Vitoria, se lo dice al Gobierno y, si tiene voluntad política, que no siempre la tiene sobre esta y otras cuestiones, pues las cambiará, pero parece que no es el caso, salvo que usted nos demuestre que, efectivamente, ha habido algunos errores de esas características en la colocación de nuevas señalizaciones. Se cambiarán, evidentemente, pero, si no, el transcurrir del tiempo irá provocando la sustitución colocando la nueva denominación.*

Por tanto, nuestro rechazo no es porque no queremos que aparezca Vitoria-Gasteiz en la señalización de la Comunidad Foral de Navarra, sino por una cuestión de priorización y de oportunidad del momento. Como tal, por lo menos, se tiene que entender el voto del CDN, el de los demás no lo sé. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Burguete. ¿Va a hacer uso del turno de réplica, señor Amezketa? Tiene la palabra.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Muchas gracias. Cuando se produjo este debate hace catorce meses yo dije que muy bien, que entendía los argumentos, las razones y que íbamos a dar un margen de confianza para que se arreglara y se cambiara, y esa fue la situación. El problema es que han pasado, insisto, catorce meses. No estamos hablando de señales que están puestas desde antes del 79 y que luego no ha habido ocasión de modificarlas, hablamos de señales mucho más recientes, por lo tanto, puestas mal de origen y que siguen diciendo Vitoria, que, por cierto, es una denominación inexistente porque o es Vitoria-Gasteiz o no es, y las cosas que están mal, ilegales, alegales, oiga, se arreglan, se cambian inmediatamente.*

Resulta que una de dos: o no se nos cree y se están pidiendo pruebas, evidencias y tal y cual, o, ¿cuál es la segunda?, quiero decir que supongo que hay cuarenta vehículos oficiales que cruzan cada día los recorridos donde están esas señales, ¿no las ve nunca?, ¿no existen?, las personas responsables de obras públicas en cualquiera de sus cometidos que pasan por estos sitios ¿no las ven nunca?, ¿no existen? O sea, ¿solo si traemos aquí las fotografías existe el problema? Si no, ¿no existe? Es lo que se está diciendo ahora. Hombre, vamos a ser un poco serios.

Señor Valero, lo que me ha dicho ahora me lo dijo hace exactamente catorce meses. Al cabo de catorce meses no haber modificado señales de tráfico que indican sitios inexistentes y sustituirlas por otras correctas no tiene absolutamente ninguna justificación. Yo les dije entonces: acepto esos razonamientos y vamos a ver si, efectivamente, eso es así o hay mala voluntad. Claro, al cabo de catorce meses se insiste en lo mismo y entonces tengo que pensar que lo que hay es eso, mala voluntad, y van a continuar porque les da la gana. Pues muy bien, allá ustedes. Les sigue dando la gana de que continúen, pero no será porque no saben dónde están y cuáles son. Al cabo de catorce meses insisten en lo mismo, ¿lo de mantenella y no enmendalla?, pues venga, hombre, dejémoslo ahí. Aquí termino.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Amezketa. Pasamos a votar. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Por tanto, queda aprobada la moción por 7 votos a favor y 6 votos en contra. No habiendo más puntos en el orden del día, se levanta la sesión. Buenas tardes.*

(Se levanta la sesión a las 18 horas y 10 minutos.)

Traducción al castellano de las intervenciones en vascuence:

(1) Viene de pág. 3.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Buenas tardes a todos. Damos comienzo a la sesión de hoy. El primer punto es la elección del cargo de Vicepresidente.*