DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura | Pamplona, 19 de mayo de 2010 | NÚM. 16

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.ª M.ª JOSEFA VIDORRETA ALFARO

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 19 DE MAYO DE 2010

ORDEN DEL DÍA

— Presentación, por parte de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016).

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 37 minutos.

Presentación, por parte de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016).

Para la presentación del plan interviene la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 2).

En un turno de intervenciones de los portavoces parlamentarios toman la palabra los señores Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Amezketa Díaz (G.P. Nafarroa Bai), Vázquez Royo (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) y Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra), a quienes responde, conjuntamente, la Consejera (Pág. 6).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 43 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 49 minutos.

La Presidenta informa del plazo para presentar propuestas de resolución (Pág. 14).

Se levanta la sesión a las 17 horas y 50 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 37 MINUTOS.)

Presentación, por parte de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, del III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2106).

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Vidorreta Alfaro): *Muy buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios. Iniciamos la sesión de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Damos la bienvenida a la señora Consejera, a la Jefa de Gabinete y al Director General y entramos en el orden del día. Como ustedes saben, el primer punto ha sido suprimido por la Mesa, por lo que vamos a dar lectura al segundo punto: Presentación, por parte de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, del tercer Plan Director de Carreteras de Navarra. Como esta comparecencia ha sido solicitada por la Consejera, le damos la palabra.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señora Presidenta. Muy buenas tardes a todos, señorías. Es muy grato para mí comparecer una vez más ante la Comisión de Obras Públicas de esta Cámara para presentarles el tercer Plan Director de Carreteras 2009-2016, elaborado por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones que tengo el honor de dirigir.*

Como saben sus señorías, el Plan Director de Carreteras está concebido como un instrumento técnico y jurídico de planificación plurianual para el desarrollo y gestión de la red de carreteras de la Comunidad Foral. El objetivo que se persigue con esta labor de planificación es favorecer la cohesión territorial y optimizar el acceso de los ciudadanos a los lugares de trabajo, estudio, ocio, servicios en las mejores condiciones posibles de igualdad de oportunidades, confort y seguridad.

El Gobierno de Navarra lleva trabajando desde el año 86 en estos documentos de planificación de las infraestructuras viarias, unos documentos que conllevan un laborioso y minucioso trabajo que, sin duda, supone una herramienta clave en el desarrollo de nuestra Comunidad.

Desgraciadamente, la confección del tercer Plan Director de Carreteras ha coincidido con un momento económico complicado debido a la crisis actual que, sin duda, ha dificultado y ralentizado los trámites de elaboración del mismo.

Los obligados reajustes tanto de la programación económica del Gobierno de Navarra a medio plazo como del Plan Navarra 2012 han dificultado que el plan pudiera entrar para su debate en esta Cámara en el año 2009, como nos hubiera gustado.

En cualquier caso, he de puntualizar que el efecto de este retraso es nulo en la práctica, es decir, que el tercer plan se debata ahora no ha provocado retraso alguno en la ejecución de obras públicas, que han seguido su marcha normal, al margen de esta tramitación.

Son tiempos difíciles y el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra, teniendo en cuenta la realidad actual, ha trabajado para que este documento director obtenga un aprovechamiento óptimo de la disponibilidad presupuestaria real al igual que lo hizo el segundo Plan Director de Carreteras.

En el segundo plan nos planteamos el objetivo de ejecutar los principales ejes estratégicos con el fin de que el 99 por ciento de la población estuviera a menos de veinte minutos de una vía de gran capacidad, objetivo que hemos cumplido en un 98,9 por ciento, es decir, actualmente un 98 por ciento de la población navarra se encuentra en esa situación, y que esperamos culminar el año que viene, en 2011, con la completa puesta en servicio de la autovía del Pirineo a su paso por Navarra.

Pero el tercer plan da un paso más en el diseño de la red. Una vez concluidos los ejes estratégicos ejecutados en el segundo plan, el punto de atención de este tercer plan se centra en la red local de carreteras. Nuestro objetivo es mejorar, homogeneizar y modernizar la red local, pues somos conscientes de su importancia tanto en el presente como en el fututo de Navarra.

El Gobierno de Navarra ha querido que la red local adquiera un destacado protagonismo como complemento del desarrollo de los ejes estratégicos que en su conjunto convierten la red de carreteras de Navarra en el soporte esencial de desarrollo de nuestra Comunidad, favoreciendo el equilibrio territorial y cumpliendo con el carácter de servicio público que tienen las carreteras.

Históricamente, la gestión de las infraestructuras viarias constituye una competencia propia de nuestro régimen foral. A lo largo de los tiempos han sido varios los hitos que han determinado las competencias que actualmente tiene el Gobierno de la Comunidad Foral de Navarra.

En el año 1783 la Diputación realizó distintas gestiones con el Gobierno central para conseguir la administración íntegra de su red de caminos, con independencia del Consejo Real y demás organismos reales, y logró que el Marqués de Floridablanca, Secretario de Estado y Superintendente General de Caminos, le otorgase las facultades necesarias para ocuparse de la construcción de los nuevos caminos sin rendir cuentas a otras instituciones que no fueran las Cortes de Navarra.

Desde la promulgación de la Ley Paccionada de 1841, que instaura lo que se conoce como régimen foral, la Diputación de Navarra ejerce las funciones de un gobierno, aprueba sus propios presupuestos, recauda impuestos, se ocupa de los caminos y carreteras, así como de la ordenación y cuidado de los montes.

La Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra, de 1982, significa la actualización del régimen foral y supone la consolidación en Navarra de esta singularidad competencial.

Tal y como se recoge en la Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de Carreteras de Navarra, el Plan Director de Carreteras de Navarra es el instrumento técnico y jurídico de planificación de las carreteras en el ámbito de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, y una vez aprobado por el Parlamento tiene la consideración de instrumento de ordenación territorial por el que debe regirse el Gobierno, según lo dispuesto en la legislación foral de ordenación del territorio y urbanismo.

El segundo Plan Director de Carreteras 2002-2009 se aprobó por el Parlamento el 12 de noviembre de 2002, y con él se consolidó un proceso planificador en el ámbito de la programación, construcción y conservación de la red viaria de la Comunidad Foral, un plan en el que se establecieron las directrices de desarrollo futuro de la red viaria a medio plazo en un horizonte de ocho años.

Gracias al segundo Plan Director de Carreteras se ha dado un importante impulso a los ejes estratégicos: se ha completado la A-1, Autovía del Norte; se ha construido la A-12, Autovía del Camino; se ha desdoblado la Nacional 232, convirtiéndola en la A-68, Autovía del Ebro; se ha construido prácticamente el 50 por ciento de la A-21, hoy ya sabemos que está en servicio el 64, pero, gracias al segundo plan, fue hasta el 50 de la Autovía del Pirineo; y se ha convertido la 121-A en una vía de altas prestaciones.

También se ha mejorado el sistema de rondas de Pamplona, facilitando los flujos de tráfico originado por las nuevas urbanizaciones de la comarca. Se desdobló la ronda Este hasta Olloki, se desdobló la ronda Norte y, como parte esencial que complementa la ejecución de los ejes estratégicos, se han completado y mejorado importantes ejes de la red de interés de la Comunidad Foral de Navarra, como son el eje de la NA-132, entre Tafalla y Aibar; el eje de la NA-124, Santacara-Carcastillo y variante de Murillo el Fruto; el eje de la NA-124, Tudela-Ejea; el eje de la NA-601, Larraga-Lerín; el eje de la NA-140, Auritz/Burgueta-Isaba y sus carreteras secundarias; y el eje de la NA-134, eje del Ebro.

También cabe citar la actuación de mejora sobre ochenta kilómetros de la red secundaria en el entorno de la Autovía del Camino, así como la carretera Fustiñana-Ribaforada, con el nuevo puente sobre el Ebro.

Estos ocho años de trabajo nos han llevado a afrontar una nueva etapa: la elaboración del tercer Plan Director de Carreteras, que en su fase de planificación ha llevado consigo un arduo y minucioso trabajo. En primer lugar, se ha llevado a cabo un análisis de la situación actual de la red, tanto de sus características técnicas como de la demanda de tráfico, calculando sus niveles de servicio y sus parámetros correspondientes en cuanto a seguridad vial.

Con estos parámetros se ha realizado un diagnóstico de la red que permita identificar las actuaciones necesarias teniendo además en cuenta la integración con la planificación viaria de otras Administraciones Públicas, tanto de la Administración General del Estado como con las de las comunidades autónomas vecinas, la planificación territorial, incardinando el tercer Plan Director de Carreteras en la Estrategia Territorial de Navarra y en los planes de ordenación del territorio, el encaje presupuestario en la planificación económica del Gobierno de Navarra y también los condicionantes ambientales.

En este último aspecto cabe destacar que se ha llevado a cabo un concienzudo y riguroso estudio de incidencia ambiental en el que se ha contemplado una de las mayores y más valoradas riquezas de nuestra Comunidad Foral, como es su gran diversidad biogeográfica, en la que se distinguen tres regiones: una extensa y variada red de espacios naturales protegidos, diez tipos de hábitats prioritarios y cuarenta y dos tipos de hábitats de interés especial.

Se ha realizado un detallado inventario ambiental de la situación actual, así como un análisis cruzado de los valores ambientales y los riesgos de afección esperados, se han identificado y valorado los impactos y también se ha resaltado la adecuación e integración de los aspectos ambientales en las fases de planificación, proyecto, obra y conservación.

Como saben, la red foral de carreteras está integrada por un total de 3.921,62 kilómetros, de los que más de 373 corresponden a vías de gran capacidad. Esta red destaca entre las regiones del continente ya que Navarra cuenta con 58,3 kilómetros de vías de gran capacidad por cada cien mil habitantes, mientras que la media europea se sitúa en 13,6 kilómetros por cada cien mil habitantes.

Además de ser una red muy completa, segura y de calidad, lo que, sin duda, favorece muy directamente el equilibrio territorial, también está muy bien valorada por los ciudadanos. Como conocen, según una encuesta del CIES, realizada por este Parlamento el pasado mes de noviembre, las carreteras son el segundo servicio público mejor valorado por los ciudadanos navarros.

Estos datos tienen aún mayor importancia si se tiene en cuenta que la mejora de la red de carreteras ha ido acompañada de un importante aumento de tráfico, que en los últimos diez años ha supuesto un incremento de en torno al 30 por ciento, con un ligero descenso en los dos últimos años. La intensidad media diaria de 2008 en la red foral de carreteras fue de 3.917 vehículos frente a los 3.034 vehículos de IMD en 1999.

La red de autovías y autopistas ha aumentado su intensidad media diaria en los últimos diez años de 11.176 a 16.775 vehículos diarios, lo que ha supuesto un incremento de más de 5.000 vehículos al día. Ha habido un importante crecimiento constante del tráfico a lo largo de los años, salvo en los dos últimos, en los que se ha producido un descenso motivado por la situación de crisis que nos está tocando atravesar.

Otra lectura que se obtiene de estos datos es que la red de autopistas, autovías y vías desdobladas, que suponen en torno al 10 por ciento de la totalidad, es la que copa el mayor porcentaje del tráfico de nuestra Comunidad.

Esta es una representación gráfica de los ejes de mayor intensidad media diaria de nuestra red de carreteras. No sé si pueden ver bien el color. El verde intenso señala las vías con IMD de más de 20.000. Destacan aquí las rondas de Pamplona, la AP-15 Pamplona-Tafalla y Pamplona-Irurtzun en esos tramos especialmente, y la A-1, Alsasua-Ziordia.

Los tramos de más tráfico pesado son la A-68, con seis mil camiones, y la A-1, con ocho mil camiones. Para que se hagan una idea, están señalados los de más de veinte mil, pero, por ejemplo, en el entorno de la comarca de Pamplona los tramos de mayor intensidad de tráfico de nuestra Comunidad está entre Talluntxe y Noáin, con cincuenta y ocho mil vehículos diarios, y las rondas de Pamplona, con cuarenta mil.

El aumento de tráfico, además, ha venido acompañado de un importante descenso en la mortalidad por accidentes de tráfico en la red de carreteras de Navarra. Como saben, el Gobierno de Navarra se sumó al objetivo de la Unión Europea, recogido en el Libro Blanco del transporte, de reducir en diez años, desde el año 2000 hasta el año 2010, el número de víctimas mortales en carretera en un 50 por ciento.

Como también saben, ese objetivo se logró en el año 2006, con cuatro años de antelación, y en la actualidad el descenso ha alcanzado ya el importante valor del 64,4 por ciento respecto a las cifras de mortalidad que sufríamos en el año 2000.

En concreto, en el año 2002, al inicio de este plan, el número de fallecidos en la red de carreteras de la Comunidad Foral fue de setenta y nueve, cifra que ha ido disminuyendo a lo largo de los años hasta alcanzar la cifra mínima de treinta y cinco en 2008, que se mantuvo en el año 2009. Esto supone un cambio muy positivo en lo que a seguridad vial se refiere y en el que seguimos trabajando. Para el Departamento de Obras Públicas la seguridad vial es un factor decisivo a la hora de planificar las actuaciones en la red, una planificación que está dando sus frutos y que nos anima a seguir trabajando en la misma línea.

Entendemos que ese descenso de la mortalidad en las carreteras de Navarra es fruto de distintos factores. En primer lugar, gracias a la labor realizada por el Departamento de Interior del Gobierno de Navarra, en colaboración con el Departamento de Obras Públicas, y también por la Dirección General de Tráfico del Gobierno de España y la Guardia Civil, enmarcada en la Estrategia Navarra de Seguridad Vial.

En segundo lugar, han tenido un importante peso las actuaciones que se llevan a cabo sobre infraestructuras, entre las que destacan las mejoras de la red y la elaboración y ejecución de los planes de supresión de tramos de concentración de accidentes que presentamos hace dos semanas. Gracias a estos planes de supresión de TCA en los últimos trece años hemos eliminado ciento trece puntos conflictivos de la red de carreteras de la Comunidad Foral, y cuando acabe el plan actual habremos corregido un total de ciento veintisiete.

En tercer lugar, y no por eso es menos importante, también es un factor destacable el cambio en los hábitos de conducción de los ciudadanos, gracias a la concienciación en cuanto a seguridad vial y el respeto a las normas de circulación.

El Plan de Carreteras define también unos criterios de diseño y una estandarización de las actuaciones con objeto de homogeneizar los parámetros de la red, estandarizar las labores de redacción de los proyectos, clasificar el tipo de actuaciones y establecer unas estimaciones de coste por kilómetro en función del tipo de actuación.

El tercer Plan Director de Carreteras, al igual que los planes anteriores, contiene tres grandes bloques que a continuación pasaré a analizar. Por un lado, las nuevas actuaciones; por otro lado, la conservación de la red viaria; y en el tercer bloque se recogen otras actuaciones que luego les detallaré.

En el bloque de nuevas actuaciones se pueden distinguir los ejes estratégicos, dentro de los cuales se contemplan las obras complementarias en la A-1, Autovía del Norte; la conexión de la A-12 con la futura A-68 en La Rioja; la A-15, Autovía de Navarra, que nos unirá con Medinaceli a través de Soria; la finalización de la A-21, Autovía del Pirineo, y los túneles de Erro y Mezkiritz, como actuaciones más significativas de este tercer plan. En este sentido, cabe destacar el convenio y los dos protocolos que hemos firmado con la Administración General del Estado para conectar nuestros ejes estratégicos con la red de carreteras del Estado.

El segundo grupo de actuaciones corresponde a la red de interés de la Comunidad Foral, cuyas actuaciones más significativas son las siguientes: las variantes del eje del Ebro, la NA-134; las variantes de Irurita-Elizondo, Estella norte y Tafalla; el ensanche y la mejora de diversos tramos de las diferentes carreteras que complementan actuaciones en diversos ejes; así como otras actuaciones de las que sus señorías ya han tenido conocimiento a través del documento que se presentó al Parlamento y que creo que no es preciso detallar en su totalidad.

Dentro de las actuaciones que se van a llevar a cabo en la comarca de Pamplona cabe destacar el cierre y desdoblamiento de la totalidad de las rondas, las actuaciones en nudos críticos como Sarriguren y Berrioplano y las variantes de Zizur Mayor y Ardoi.

Por lo que se refiere a nuevas actuaciones en autovías, duplicación de calzada, red de interés de la Comunidad Foral y variantes de población, se van a llevar a cabo un total de ciento una actuaciones, que van a suponer una inversión de 962,03 millones de euros y van a afectar a 424,46 kilómetros de la red, lo que supone actuar sobre el 25,27 por ciento del total de kilómetros de carreteras de la misma categoría.

Un tercer grupo de nuevas actuaciones lo constituyen las actuaciones de la red local. Con este tercer plan, y una vez completada la red estratégica, se inicia un conjunto de actuaciones que prevé hacer una importante renovación y mejora de la red local, que, como he indicado al inicio de mi intervención, adquiere en este plan un importante protagonismo.

Se van a llevar a cabo un total de ciento dieciocho actuaciones, que afectarán a 560,47 kilómetros de red local, lo que supondrá una inversión de 200,27 millones de euros. Con este plan se va a mejorar un 25 por ciento de la red local.

Tal es el protagonismo de la red local en este plan que más de la mitad del total de las actuaciones corresponden a este tipo de vías, triplicando así el número de actuaciones en la red local que preveía y contemplaba el segundo plan.

La conservación es el segundo de los bloques que contempla el plan, en el que cabe destacar las partidas más significativas, como son la conservación integral de la red, el refuerzo de firmes, el plan de eliminación de TCA, las travesías, los convenios con otras Administraciones y la realización de inventarios.

El resto de actuaciones recogidas en el tercer Plan de Carreteras dan cumplimiento a la directiva de túneles, a la ley de ruidos, muy ligada al crecimiento del tráfico en nuestra Comunidad, así como a la expansión urbanística de las distintas poblaciones y a la adecuación de los pasos de fauna.

En este sentido, cabe destacar la labor pionera que está realizando el Gobierno de Navarra en diseño y seguimiento de la efectividad de estas actuaciones de adecuación de pasos de fauna, tal y

como se ha puesto de manifiesto en las distintas jornadas y comités técnicos especializados en esta materia, como, por ejemplo, en las organizadas por la Asociación Técnica de Carreteras de España.

En resumen, el tercer Plan Director de Carreteras contempla un total de doscientas dieciocho actuaciones y una inversión prevista de 1.612,87 millones de euros, de los que 1.269 millones serán para la ampliación y mejora de la red y el resto, 343,87, se destinará a la conservación de infraestructuras.

Se actuará sobre un total de 984,83 kilómetros en actuaciones de ampliación y mejora de la red, además de los kilómetros de carretera que se verán mejorados gracias a las actuaciones de conservación.

En cuanto a la financiación, de los 1.612,87 millones de euros que contempla el plan, 1.180,81 provendrán del presupuesto ordinario, 103,63 se financiarán por convenio con la sociedad pública SPRIN, 232,79 por colaboración público-privada y 95,64 a través de terceros, especialmente en convenios con promotores de desarrollos tanto urbanísticos como industriales.

La obra pública es un motor clave en la economía por dos razones. En primer lugar, por el gran volumen de empleo que genera en su fase de construcción, favoreciendo el dinamismo de la economía general de la región y muy especialmente en el lugar de localización de la infraestructura. Y, en segundo lugar, por las oportunidades que brinda una vez finalizadas.

Las infraestructuras viarias son cimientos para el desarrollo económico y social del lugar por el que transcurren, ofreciendo nuevas vías de desarrollo.

En este sentido, y dado el momento de crisis actual, la inversión en obra pública adquiere un importante papel. El Gobierno de Navarra cree firmemente en la necesidad de complementar medidas de contención del gasto público con medidas dinamizadoras de la economía e impulsoras de la inversión y el empleo. De lo contrario, cualquier esfuerzo aislado de contención en el gasto público tendría efectos negativos no solo por el recorte de las prestaciones sociales públicas en sí mismo sino por el freno que supondría al consumo, razón por la que la actividad inversora de la obra pública adquiere un papel especialmente relevante en este momento y este tercer plan un valor más significativo.

Por ello, y porque este plan es el resultado del trabajo serio y profundo de un numeroso grupo de expertos técnicos, que además ha contado con las aportaciones y visión de todos los departamentos del Gobierno, así como de todos los agentes públicos y privados que han participado en su fase de información pública, considero que es un plan que merece contar con el apoyo de todos los grupos parlamentarios. Así lo espero y así lo deseo.

También espero y deseo que sus señorías, en cumplimiento de su función de supervisión y aprobación del plan, hagan aportaciones enriquecedoras al mismo, lejos de actitudes clientelistas, en el marco de la responsabilidad que como representantes de los ciudadanos tienen y de la sensatez que la coyuntura actual exige, hoy más que nunca. Por mi parte, nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Vidorreta Alfaro): *Muchas gracias, señora Alba. Tiene la palabra el portavoz de UPN, señor Valero.*

SR. VALERO ERRO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes. Doy la bienvenida a la Consejera, al Director General y a la Jefa de Gabinete. Seré breve, pero quiero dejar claras tres ideas. Efectivamente, el segundo Plan Director de Carreteras fue el de las grandes infraestructuras, se denominó ejes estratégicos, de lo que es la Comunidad. Se ve que eso está a punto de terminarse con la autovía del Pirineo, cuya ejecución estará terminada en los próximos uno o dos años, y ha llegado el momento de la red local, como bien ha indicado la Consejera. Al destinar grandes inversiones a esos ejes estratégicos estábamos dejando en un segundo lugar algunas de las carreteras de la red local, en las que ya era necesario intervenir, con lo cual creo que este tercer Plan Director de Carreteras es el documento de las comunicaciones internas de la propia Comunidad, de tal forma que al final de este plan nos podemos encontrar con unas buenas infraestructuras no solo estratégicas sino también internas en nuestra Comunidad.*

Quiero resaltar el presupuesto del plan 2009-2016. Son 1.612 millones de euros, de los cuales 1.269 millones están destinados a mejoras o a nuevas infraestructuras y el resto a lo que es mantenimiento de esas actuaciones. Son dos ideas.

La tercera idea también la ha comentado la Consejera, es el volumen de empleo, tan necesario en estos tiempos, que generan estas infraestructuras y las oportunidades. Como todos bien sabemos, alrededor de unas buenas infraestructuras se puede generar distinto tipo de actividades, y aquellas ciudades o aquellas comunidades, tanto a nivel nacional como a nivel internacional, que han estado bien desarrolladas, al final han tenido empresas, industrias que han generado empleo y beneficio para toda la Comunidad.

Haré una última reflexión y solicito al resto de grupos que también la hagan. Creo que es un documento muy técnico, desde el punto de vista de que se ha valorado por unos análisis hechos por el propio departamento de dónde venimos, de las necesidades que se tienen, se han valorado los

índices de siniestralidad, los índices de las que necesitan una mejora, el tema de los aforos de tráfico, de alguna forma podemos decir que ha sido un documento basado técnicamente a la hora de hacer una propuesta. No obstante, es verdad que este Parlamento tiene la autonomía suficiente como para aprobar este plan y puede incorporar algunas mejoras que no haya podido ver el departamento o que este Parlamento considere que son beneficiosas para toda la Comunidad.

Nosotros estamos abiertos a esas propuestas y lo que pedimos es que se actúe desde la racionalidad. Actuar desde la racionalidad significa que actuemos con ese ámbito de nivel general porque al final somos representantes de todos los navarros, y no hagamos eso de: y de lo mío, ¿qué? Quiero decir de mi pueblo, de aquella zona o de esta. Tenemos un documento general, somos Parlamentarios y tenemos que mirar desde el ámbito general.

Estamos abiertos y consideramos que es un documento muy bueno y que, en principio, no tendría que tener muchos problemas para ser aprobado por este Parlamento. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Vidorreta Alfaro): *Muchas gracias, señor Valero. Tiene la palabra el portavoz de Nafarroa Bai, señor Amezketa.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Arratsalde on, buenas tardes. Buenas tardes, señora Consejera, acompañantes, señor Director General, señora Jefa de Gabinete, y gracias por su presencia y por la información facilitada.*

Ha empezado diciendo cosas que ya están en los textos. Efectivamente, a partir de finales del XVIII podemos hacer cosas sin pedir permiso a nadie. Con anterioridad a eso, puestos a hablar de literatura histórica, que es lo que usted ha entrado y entra el texto del proyecto, cuando Navarra no era provincia, ni siquiera provincia foral, y era un reino independiente es cuando de verdad no había que pedir permiso absolutamente a nadie.

De todas formas, está claro que la mejor defensa es un buen ataque, y el que en mayo de 2010 nos llegue un plan director que se llama 2009-2016 no origina ni va a originar retraso alguno en el conjunto de las obras. Me parece que anteayer leí en el periódico que se inauguraba un tramo y así, por encima, lo primero que leí es que no sé si era con diez u once meses de retraso, no me acuerdo. Pero, bueno, eso no tiene nada que ver, por supuesto, con todo lo que vamos a ver ahora.

No sé si se originan retrasos o no por todo eso, pero en el plan que nos viene, no sucinta sino bastante estudiado, en este plan, que tiene ciento noventa y nueve actuaciones numeradas, yo encuentro sesenta y seis, que es un poco más de un tercio de ciento noventa y nueve que ya estaban recogidas en sus mismos términos, y aquí está el equilibrio: la 3 del segundo plan es la 2 del tercer plan, la 15 es la 9, etcétera, es decir, hay sesenta y seis actuaciones que ya estaban previstas en el segundo plan que teóricamente se acababa en 2009. Llamémosle como queramos a todo eso, si queremos que no sean retrasos digamos que no son retrasos, pero eran obras previstas en el segundo plan de carreteras y, como no se han llevado a cabo, aparecen en el tercero. Dicho de otra forma, un tercio de las actuaciones recogidas en este tercer plan de carreteras provienen del anterior, sesenta y seis de ciento noventa y nueve, con alguna cosa curiosa, la valoración del costo de esas mismas sesenta y seis obras, detalladas una por una, en el segundo plan era de doscientos seis millones, ahora es de cuatrocientos cinco. Entendible, pero es el doble. Esas son algunas de las primeras cosas que se nos ocurre decir sobre este plan.

Esas sesenta y seis obras que provienen del plan anterior tienen un costo de 404,70 millones en este plan, es decir, el cuarenta y tantos por ciento de los ochocientos treinta y tantos millones que supone este plan. Si descontamos de él, como no están contadas en el otro sitio, obras como la A-21, la pirenaica, que lleva peaje en la sombra y, por lo tanto, no están cuantificadas, y si quitamos todo ese paquete de cosas que no es obra constructiva sino reparaciones, en fin, todos esos otros millones que están por ahí recogidos, el 45 o 46 por ciento del costo de lo que es constructivo resulta que viene del otro plan, del no cumplido.

Vamos a tener ocasión de hablar de esto con más detalle cuando llegue el momento de discutirlo, ahora estoy haciendo anotaciones, no estoy discutiéndolo, obviamente, y entonces tendremos que ver el detalle de todo esto, las aportaciones que a cada uno se le ocurran y las que este departamento está dispuesto a asumir. Por cierto, me parece que se han presentado unas noventa y tantas alegaciones y creo que se han recogido nueve, se han aceptado diez, pero una es la misma obra, aunque afecta a dos Ayuntamientos diferentes, por lo tanto, ha quedado en nueve, lo cual refleja, entre otras cosas, la capacidad de asumir las propuestas de los Ayuntamientos, que eran quienes las planteaban. Cuando llegue el momento del debate hablaremos con más detalle de todo esto.

No me voy a extender más porque ese debate, afortunadamente, se va a dar, a ese debate no se puede sustraer ni siquiera la señora Consejera, no podrá hacer como con la presentación de los libros, informes anuales de adjudicaciones, etcétera, que como este año había una exigencia unánime de la Cámara de que se añadiesen datos que antes no venían, pues a 19 o 20 de mayo, que es hoy, aún no los hemos recibido, cuando todos los años los teníamos en nuestro poder a finales de

febrero. Pero, como nos recordaba en aquel Pleno el señor Valero, ese documento no es obligatorio. Por lo visto nos hemos quedado sin él, señor Vázquez. ¿De qué nos han servido todos los esfuerzos?, nos hemos quedado sin él. Pero no nos quedaremos sin el debate del tercer Plan de Carreteras al que desde ahora sugiero que por lo menos se le cambie el nombre para que tenga un poco más de coherencia. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Vidorreta Alfaro): *Muchas gracias, señor Amezketa. Tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista, el señor Vázquez.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, doy la bienvenida a la señora Consejera, al Director General y a la Jefa de Gabinete y agradezco las explicaciones que nos ha dado que, por otra parte, creo que eran conocidas a través del documento que ya está publicado y en exposición pública en la web del Gobierno, del que todos éramos conocedores desde el pasado diciembre.*

En primer lugar, yo también comparto que el plan llega a este Parlamento con retraso, señora Consejera. El plan tenía que haber venido a su tiempo, a su hora, para que hubiese entrado en vigor en 2010. No comparto la tesis que usted ha manifestado de que esto no supone retraso, sí que lo ha supuesto. Es verdad que usted se ha apoyado en la coyuntura económica en la que estamos, le ha venido bien esta situación, que no es nueva ni única para Navarra, es para todo el conjunto de España, también el Ministerio de Fomento, evidentemente, está implicado, y, de hecho, lo está. Pero, señora Consejera, con un plan entre 2009 y 2016 habrá que pensar que tendrá que dejar de llover, salir el sol y que el tiempo escampe y la situación de la crisis se restituya. Sí, no le dé a la cabeza, ya ganará el Partido Popular y solucionará el tema en seguida, por lo tanto, el plan en sí tiene un horizonte a largo plazo, el 2016, y, en ese sentido, apoyarse en la coyuntura económica está bien, pero también es cierto que este plan llega con retraso al Parlamento.

En segundo lugar, el plan que nos ha presentado la señora Consejera y que se va a someter a debate en este Parlamento ha variado muy poquito de lo que ha sido la exposición pública. En medio de todo eso están las alegaciones que han presentado los Ayuntamientos, que además vienen recogidas en el documento que ustedes han remitido a la Cámara, creo recordar que son cuarenta y seis, de las cuales han admitido veintiuna o veintidós. Esa es la diferencia. Pero, analizando el documento, y con esa diferencia, este Parlamentario ha llegado a una conclusión, me ha resultado un poquitín vamos a decir como mínimo anecdótica para comparar lo que fue el documento de exposición pública con el que usted nos trae, y los números finales, después de aceptar veintidós alegaciones. Partamos de esos números: la ampliación y mejora del proyecto de exposición pública era de 1.264 millones de euros, conservación, 358, total, 1.623. Si ahora vamos al documento que usted nos ha presentado nos encontramos con que ampliación y mejora es 1.269, más cinco millones aproximadamente; conservación, 343, menos 15 millones; y el presupuesto total 1.612, menos 11 millones. Es decir, después de aceptar veintitantas alegaciones el plan tiene 11 millones menos de euros. Y si repasamos objetivamente los apartados específicos nos encontraremos con que esos 11 millones se detraen exclusivamente de la partida de seguridad vial en el apartado de conservación, que tenía 23 millones y ahora tiene 12, o sea, esos 11 millones se quitan al apartado de seguridad vial. Me parece que no es muy acertado, por lo menos para este grupo parlamentario no lo es, partir de eso.

¿Qué quiero decir con esto, señora Consejera? Pues que al final, como usted ha dicho muchas veces, los planes son planes, planes en los que se programan obras que en función de las disponibilidades económicas luego se van ejecutando. ¿Se cumplen o no se cumplen? Pues bueno, no siempre se cumplen y, de hecho, tenemos la experiencia de lo que ha sucedido con el segundo Plan Director de Carreteras, que se ha dado por finiquitado pero el balance, del que no se ha dicho mucho a pesar de que ha habido alguna discusión o debate parlamentario, mejor dicho, en esta Comisión de Obras Públicas, ha quedado con cuarenta y una actuaciones sin ejecutar, por importe de ciento ochenta millones de euros como mínimo.

En definitiva, estas actuaciones y esta inversión habría que haberlas minorado del presupuesto del segundo Plan Director de Carreteras, pero parece que de eso ya nos estamos olvidando, y ahora volvemos a presupuestar otro montón de millones. Este Parlamentario dio su opinión y valoró este documento cuando se sometió a exposición pública, mi partido dijo lo que pensaba y hoy sigo pensando lo mismo, este plan no es el plan del Partido Socialista, no nos gusta, señora Consejera, y me ha alegrado escuchar al portavoz de UPN decir que están abiertos. Nosotros venimos con buena disposición, como partido responsable, en este momento además de forma especial, pero vamos a tener que estar también a lo que el grupo mayoritario acepte de los grupos de la oposición, que haremos planteamientos, entendemos que razonables, sobre algún olvido que ha tenido este departamento al confeccionar el documento y alguna actuación que consideramos que sería necesario llevar a cabo o complementar.

Por lo tanto, en definitiva, en el Partido Socialista no vemos este plan nada novedoso, es conti-

nuista, y los problemas que tenía el segundo plan, señora Consejera, los va a seguir teniendo este. Estábamos a tiempo de haber corregido algunas cosas, yo no voy a ser tan descriptivo como el señor Amezketa porque ya lo dije en la rueda de prensa que di, en la que especifiqué, además, en qué cosas no estábamos de acuerdo, por lo tanto, no lo voy a repetir. No es admisible, señora Consejera, que se mantengan en el documento que ahora nos presenta nueve actuaciones que ya están en servicio, están inauguradas. No es razonable por lo menos en el formato que usted nos presenta el plan, porque que queden actuaciones o cuantías económicas por pagar a las empresas es una cosa y otra cosa muy distinta es que tengamos que aceptar que obras que están inauguradas desde el año 2008 las tengamos que considerar en este tercer plan cuando se tenían que haber quedado descolgadas del segundo. Por lo tanto, entendemos que hay algunas que hay que modificar, y eso a lo mejor lo podían haber hecho antes de traerlo aquí porque conocían la opinión de mi grupo y lo que no compartimos.

Esto no va a variar en absoluto el plan, entiéndame, pero será más justo y más lógico llamar a las cosas por su nombre para no maquillar permanentemente los números, o sea, los números son los que son y las obras valen lo que valen y cuestan lo que cuestan, no nos empeñemos en poner en el papel una cantidad que luego no se traduce a hechos reales cuando se liquida una obra.

Por lo tanto, esto es en resumen lo que yo quería decir. No voy a describir más cosas, tengo muchas más cosas, podríamos estar aquí bastante rato discutiendo, pero, como decía el señor Amezketa, vamos a tener ocasión de presentar las propuestas y debatirlas en esta Comisión, desde luego, este grupo lo hará con ánimo constructivo y propositivo, como no puede ser de otra manera. Esperamos la comprensión mayoritaria del grupo que sustenta al Gobierno, pero, desde luego, algo hay que cambiar en este plan para intentar mejorar lo que es un concepto de plan continuista que no nos gusta, que no ha dado buenos resultados, que produce muchas insatisfacciones en el ámbito local y, desde luego, alguna de esas cosas se podrían corregir, no me cabe la menor duda.

Señora Consejera, a pesar de todo, como he dicho, este grupo parlamentario estará a ser comprensivo en lo que pueda o no pueda ser introducido en el plan, entendiendo que el que se metan en el plan determinadas actuaciones no va a suponer un compromiso real y firme desde el punto de vista económico porque ya hemos visto que no, ni en el segundo ni en el anterior, por lo tanto, solamente supondrá el reconocimiento del Gobierno de Navarra de que hay actuaciones que no están en el plan y que son necesarias. Hablaríamos de la priorización porque también hay una cuestión que queda clara, y es que entiendo que las cuarenta y una actuaciones del segundo plan que no se ejecutaron deberían haberse puesto en primer orden en el tercero, y no ha sido así.

Para finalizar, diré que también hay un aspecto que me ha sorprendido, y son las actuaciones del segundo que han desaparecido en el tercero sin contar con nadie, simplemente el departamento ha considerado que ya no son actuaciones que haya que realizar. En ese sentido, pediremos alguna explicación al respecto porque no es lógico que hayan desaparecido actuaciones que estaban en el segundo plan y que se entendía que estaban porque eran necesarias y no se sepa por qué han desaparecido, porque puede que haya coyunturas en las reformas de las carreteras que hayan llevado consigo actuaciones que ya no sean necesarias, pero de las que yo estoy hablando, aunque no digo cuáles, ya las diré, no están en esa situación, es decir, estamos hablando de una variante que antes estaba y ahora no está. ¿Por qué antes era necesario hacer esa variante y ahora no? ¿Quién ha dicho que ahora no es necesario hacer esa variante? Bueno, como ve, señora Consejera, no todo es perfecto, todo es mejorable y, desde luego, con ánimo constructivo y propositivo mi grupo intentará mejorar este plan. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Vidorreta Alfaro): *Muchas gracias, señor Vázquez. Tiene la palabra el portavoz del CDN, el señor Burguete.*

SR. BURGUETE TORRES: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, arratsalde on, señorías. Doy la bienvenida a la Consejera Alba, al Director General y la Jefa del Gabinete que le acompañan esta tarde en la que la Consejera nos ha explicado las líneas básicas, las directrices de este tercer Plan Director de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra.*

A cualquiera le puede llamar la atención, de entrada, que puede considerarse una anécdota o puede tener cierta trascendencia y cierta importancia que en mayo del año 2010 el tercer Plan de Carreteras se titule 2009-2016, cuando menos yo creo que sería conveniente y oportuno que, atendiendo a las fechas en las que lo apruebe el Parlamento de Navarra, que es el que se ha decidido que es competente sobre esta materia, se le incorpore la fecha adecuada que, evidentemente, en ningún caso puede ser el año 2009, más allá de que algunas de las obras contempladas aquí se estén ejecutando.

El CDN siempre ha defendido que uno de los argumentos más importantes en los que se tiene que trabajar desde el punto de vista de la acción política es la planificación, y hemos defendido, y

la Consejera igual no conoce con mucho detalle, pero su Director General sí, el compromiso que el CDN asumió en el anterior Plan de Carreteras 2002-2009 en su redacción con el entonces Consejero señor Palacios, el Director General señor Miranda. En aquel momento trabajamos como estamos dispuestos a trabajar en este momento por contar con un elemento planificador que guíe las acciones del departamento en un horizonte temporal, en ese caso era 2002-2009.

Bien es cierto que a partir de ahí y del diseño y el resumen que se puede hacer y tras revisar ese plan 2002-2009 hay una serie de propuestas, como ya han puesto encima de la mesa otros portavoces, que incitan a analizar que no se han desarrollado todas las medidas y acciones contempladas en ese plan y, por tanto, desde este momento me pregunto por la garantía del cumplimiento de las medidas y previsiones contempladas en el plan. ¿Estamos hoy en condiciones el Gobierno y el Parlamento de afirmar que en el año 2010 vamos a invertir ciento noventa y nueve millones de euros o que en el año 2009 hemos invertido ciento cuarenta y cuatro, como señala el plan, o que en el año 2011 vamos a incorporar ciento noventa y nueve o cincuenta y cuatro en el 2012, etcétera?, ¿o simplemente es un procedimiento para señalar las acciones que vamos a desarrollar sin ninguna garantía de que, efectivamente, se puedan ejecutar?

Creo que esa es la gran pregunta. Aquí hay una serie de acciones señaladas y habrá que ver qué garantía y qué compromiso asumimos las distintas fuerzas políticas que podemos estar dispuestas a colaborar en la aprobación de este plan. Un plan que, evidentemente, tiene que apostar por mejorar distintos objetivos y cumplir distintas medidas que se han planteado, apostar por el equilibrio territorial, por la cohesión territorial del conjunto de la Comunidad, por la seguridad, por el respeto medioambiental, pero realmente por el análisis del plan y las alegaciones que se han propuesto yo sí que creo, Consejera, que en algún caso hay que hacer un acto de fe. Del listado de medidas del plan para el año 2010, y no hablo del año 2009, se plantea que en la A-21, en el tramo Venta de Judas-límite con la provincia, vamos a invertir noventa y nueve millones de euros. ¿Estamos en condiciones de afirmar hoy aquí, a finales de mayo del año 2010, sin haber iniciado la obra, que se van a invertir noventa y nueve millones de euros? ¿Hay empresa que esté dispuesta a hacerlo? ¿Se van a cumplir los plazos? Bueno, a nosotros nos cuesta creer que se vayan a invertir noventa y nueve millones de euros en lo que queda de año. Ojalá sea así, además, ahí está incorporada la mejora de los accesos a Sangüesa, por lo visto.

Las respuestas que el Gobierno ha dado a las alegaciones, por un lado, del Ayuntamiento y, por otro lado, de la Asociación de Empresarios de la Zona Media son distintas, por lo que he entendido, igual me sacan ustedes del error, pero, bueno, en un caso el Ayuntamiento solicita la necesidad de desarrollar un desdoblamiento en ese proceso y no se atiende la alegación, y se dice: no obstante, se incluirán en el tercer Plan de Carreteras de Navarra 2009-2016 actuaciones de mejora como la construcción de terceros carriles que permitan el adelantamiento. Eso quiere decir que con base en la previsión que se tiene en el año 2010, en el que estamos, y en el año 2011 se van a desarrollar primero el proyecto y la ejecución, que se ejecutará a un contratista distinto o se le va a incorporar al mismo, modificando el proyecto y la adjudicación. Pero es que cuando vamos a la respuesta que se da a doña María Iturria, en representación de Aezmna, de la Asociación de Empresarios de la Zona Media, que solicita que se incluya un doble vial en la carretera que une Sangüesa con la autovía A-21, basándose no tanto en el tráfico sino en la potenciación de una comarca que ha quedado descolgada, entendemos que con base en la intensidad media de tráfico, con los mismos datos que en la contestación anterior, no se justifica la necesidad de ejecutar el desdoblamiento de la vía, pero a los empresarios de la zona media se les dice: no obstante, teniendo en cuenta la solicitud realizada, no existiendo un estudio de viabilidad de la propuesta, se incluirá entre los compromisos de estudios y proyectos el estudio informativo correspondiente para valorar la idoneidad de dicha actuación. Entonces, ¿con qué nos quedamos? ¿Se van a hacer actuaciones?, ¿se van a desarrollar un estudio y un proyecto para valorar la actuación o en este caso cualquiera de las medidas nos vale?

Nosotros no hemos entendido cuál es el procedimiento que, evidentemente, no atiende la reivindicación del Ayuntamiento de Sangüesa ni tampoco de la Asociación de Empresarios de la Zona Media, porque ambos solicitan el desdoblamiento a cuatro carriles y el departamento contesta que no. En un caso se dice que van a hacer algunas actuaciones muy concretas, que ya veremos cuáles son, de la mejora de algún carril o de alguna zona o en algún apartado que permita el adelantamiento, y en el otro se dice que ya verán con base en los estudios y proyectos del estudio informativo correspondiente para valorar la idoneidad. Pero es que, además, esta respuesta también se da en distintas alegaciones que presentan los Ayuntamientos, por ejemplo, para el desarrollo de la variante de Arraitz, de la variante de Estella, de la variante de Bizkarreta, de la variante norte de Tudela, de la variante de Mendigorría. ¿Qué quiere decir eso?, ¿que si los estudios que hoy están sin hacer sobre estas cuestiones son positivos se incorporarán al plan? Entonces habrá una planificación de inversión distinta, porque estas infraes-

tructuras o estas variantes no serán gratis, habrá que modificarlo. Yo no he entendido muy bien cuál es el procedimiento porque lo que yo entiendo es que se debería haber informado a las alegaciones que se han presentado de una manera positiva o negativa, se incorpora o no se incorpora. Si se incorpora, este es el gasto, y si no se incorpora no hay inversión prevista. Ahora, si vamos a hacer estudios, el plan está sujeto a un cambio cuasi permanente, lo que cuando menos nos hace dudar del sentido y del fundamento que tiene el plan, si va a estar sujeto a los estudios y análisis que se puedan desarrollar sobre esta y otras cuestiones.

Me ha llamado la atención también, con todos los respetos, la respuesta que se le ha dado a don Edmundo Cía Aznar, administrador-ecónomo de la comunidad benedictina de la abadía de San Salvador, de Leyre, un referente del Reyno de Navarra. Bueno, pues los monjes benedictinos de Leyre solicitan que se haga una actuación, supongo que menor. Se les contesta y se liquida la alegación diciendo que eso no forma parte de la red de carreteras. Yo creo que, con base en su historia, la comunidad benedictina debería tener un tratamiento distinto al que se le da con la alegación que se responde de esta manera, señalándole que no forma parte de la red de carreteras. Pues es posible que no forme parte de la red de carreteras, pero como quiera que la semana pasada el Gobierno recibió con bombo y platillo a los monjes de Leyre, incluso se hizo una foto con ellos, pues creo que era el momento de que el Gobierno les hubiese admitido y estimado la alegación y la hubiese incorporado como una de las medidas contempladas en del Plan de Carreteras.

En todo caso, nosotros también encontramos alguna deficiencia, algún déficit, no sabemos si se va a hacer la variante de Estella, no sabemos si se va a hacer la variante norte de Tudela, y no son cuestiones intrascendentes en sí mismas. No sabemos si en el año 2010 nos vamos a gastar noventa y nueve millones de euros en la autovía, no sabemos cuáles son las medidas que se van a desarrollar para atender no la alegación sino algunas contestaciones que se han dado en cuanto a la conexión de la A-21 con Sangüesa, no sabemos si nos tenemos que quedar con la contestación que se les da a los empresarios de la Zona Media o la que se le da al Ayuntamiento de Sangüesa, pero, en fin, como supongo que ahora con mucha urgencia, porque al Gobierno le correrá prisa que se apruebe el Plan de Carreteras, pues tendremos unos pocos días de reflexión para que después del tiempo que se ha tomado el Gobierno, que ha sido largo, tranquilo y sesudo para plantearnos estas propuestas, ahora los grupos, con la velocidad y con la urgencia que requiere una iniciativa de estas características supongo que en una docena de días, o dos como mucho, dos docenas quiero decir, tendremos que presentar las alegaciones que consideremos oportunas y convenientes.

En todo caso, señora Consejera, nosotros vamos a estar donde siempre hemos estado, colaboramos muy activamente en el diseño y aprobación del Plan de Carreteras 2002, y, sin duda, también lo haremos en las mismas condiciones y con la misma voluntad para que este plan sea por lo menos un faro y guía del hacer del departamento en materia de carreteras. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Vidorreta Alfaro): *Muchas gracias, señor Burguete. Tiene la palabra la señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias a todos los portavoces por sus aportaciones. En primer lugar, voy a responder de modo general a una cuestión que han sacado todos los grupos, como es lógico y normal, y se refiere al hecho de que en mayo del año 2010 estemos tratando un plan que, efectivamente, se titula Plan de Carreteras 2009-2016.*

He de aclarar en primer lugar que ni a mí ni a Navarra ni a nadie nos ha venido bien la crisis, ni para esto ni para ninguna otra cosa, o sea, la crisis es una desgracia que nos ha sobrevenido y a la que creo que el Gobierno de Navarra ha respondido de forma ágil y contundente, por eso a Navarra le está afectando menos que a otras comunidades y que al resto del país. En cualquier caso, la crisis no deja de ser una desgracia para todos, y me gustaría que constase que este plan estaba ya elaborado y se solicitó informe al Departamento de Economía el mismo día 3 de abril del año 2009. No piensen que en el departamento nos hemos tomado todo este tiempo para decidir lo que teníamos que hacer, sino que, en principio, estaba previsto que todo el trabajo se pudiera tramitar en tiempo y en forma. Lo que ocurre es que, como les he dicho en mi primera intervención, en el momento económico actual el Gobierno de Navarra no es partidario de lanzar grandes anuncios, planes y crear grandes expectativas para luego tener que venir con los recortes, a nosotros nos gusta adecuarnos a las disponibilidades y hacer las cosas lo mejor posible dentro de que, efectivamente, todo es mejorable, como me han dicho ustedes, y comparto que este plan también lo es, por eso les he dicho que agradeceré mucho sus aportaciones. Lo cierto es que los cambios que ha habido y que se han ido experimentando y registrando en las arcas forales han hecho ir modificando la programación económica del Gobierno a medio plazo, también ha habido revisiones del Plan Navarra 2012, no todas a proposición del Gobierno, también alguna a propuesta del Partido Socialista, y como es voluntad del Gobierno cumplir lo pactado y cum-

plir el Plan Navarra 2012, pues las posibles afecciones a ese plan afectaban a su vez a la programación económica del Gobierno, que a su vez impedía al Departamento de Economía evacuar el informe favorable a este plan.

Sí es cierto que no deja de ser un poco paradójica tanta exigencia con nosotros mismos cuando después este plan puede venir al Parlamento y que ustedes hagan y deshagan a su antojo, pero, en fin, como al final también son ustedes quienes hacen y deshacen el presupuesto, los distintos presupuestos de los distintos ejercicios con los que autorizan el gasto al Gobierno de Navarra, de alguna forma también ustedes serán responsables de lo que incluyan o no incluyan en ese plan y de si luego lo dotan presupuestariamente de lo necesario aunque el Gobierno, por supuesto, también tiene su responsabilidad.

No obstante, comparto con ustedes que estéticamente hubiera sido mucho más bonito que esto se tramitase en el Plan 2009, pero también insisto en que en la práctica no ha supuesto retraso alguno en las obras, porque, señor Amezketa, el retraso de los once meses, porque son once, en la A-21, no se debe en absoluto a la tramitación de este plan ni de ninguna otra cosa, es sabido, porque nos hemos ocupado de decirlo en multitud de ocasiones, que ha habido dos factores fundamentales en el retraso. Uno ha sido la aparición de unos yacimientos arqueológicos que, sinceramente, qué quiere que haga yo, hay que dejar hacer los trabajos que nos exigen Patrimonio Cultural y quienes lo dirigen, y hasta que no nos dejan tapar pues no podemos hacerlo y no podemos continuar con la obra. Ha habido otro problema importante, que es el desplazamiento de una red eléctrica de alto. También ahí estamos sujetos a lo que quieran hacer las compañías. Esas han sido las causas. Si todo esto, además, ocurre perdiendo un precio soberano y teniendo después el invierno más húmedo desde hace no sé cuántos años, y esto, como ustedes ya sabrán después de lo que hemos trabajado en esta Comisión y la de obras que hemos visitado, no es baladí, en la obra pública, encontrarte un invierno muy húmedo es un problema importante, y ese es el motivo. Pero, en fin, ese no es el motivo de esta comparecencia.

Comprendo sus quejas en ese sentido y de verdad que me hubiese gustado a mí la primera, porque teniendo el trabajo hecho no hubiera tenido que extenderme ahora en todo este lujo de explicaciones, pero la realidad ha sido como se la cuento, al final, el Departamento de Economía estuvo en disposición de evacuar ese informe en octubre y, como saben, el trámite exige que después se pida el informe favorable al Departamento de Medio Ambiente. Una vez que el Departamento de Medio Ambiente, que también necesita un breve espacio de tiempo para trabajar, emite su informe, se comparte con el resto de los departamentos y, como saben, con la Comisión de Ordenación del Territorio, después están la toma en consideración por el Gobierno, el proceso de información pública, pues también hay que dar un plazo para que la gente haga sus alegaciones que después, por cierto, hay que contestar, la declaración de impacto ambiental. En fin, quiero decir que el procedimiento es largo pero no se ha retrasado por ninguna causa que no sea lo que yo les he explicado.

En cualquier caso, me gustaría hacer alguna aclaración. Yo creo, señor Amezketa, que usted está manejando un documento antiguo, el que se expuso a información pública y no el que les hemos remitido a este Parlamento, porque son doscientas dieciocho actuaciones, no ciento noventa y nueve las que recoge el plan, por lo tanto, sesenta y seis no es un tercio de las doscientas dieciocho actuaciones. Es una cuenta bastante fácil que usted ha hecho también. Y no son nueve de las cien las alegaciones que se han presentado, se han presentado cuarenta y seis y se han admitido veinticuatro, la mayoría en forma de actuación directamente y las otras en forma de estudios. Las entidades privadas y públicas tienen la oportunidad de alegar y nosotros tenemos la capacidad de tomar una decisión al respecto. Ustedes también van a tener capacidad de tomar decisiones al respecto, pero nosotros entendemos que sobre algunas actuaciones, la mayoría, veinte, hay que actuar. Están identificadas en el plan en distinto color e identificadas con IP, información pública, número 1, número 2, número 3, número 4, y así hasta la veinte más los cuatro estudios, son veinticuatro.

Terminaré de contestarle a usted, porque luego ha habido cosas comunes a todos. Respecto al informe de evaluación de la gestión de los contratos de obra pública en el departamento el motivo de que no se haya presentado es respetar la voluntad de esta Cámara, que pidió un informe a la Cámara de Comptos para que haga sus aportaciones, sus valoraciones, haga una evaluación de nuestros informes y nos aconseje, como suele ser habitual, mejores o peores prácticas. Estamos esperando a que se evacue ese informe de la Cámara de Comptos. Nosotros ya tenemos hecho el informe, además, le informo ya, para su desgracia y desesperación, de que los datos vuelven a ser muy positivos, están muy por debajo del 10 por ciento de desviación de las obras públicas que el Gobierno de Navarra se autoimpuso, que ahora también, por ejemplo, el Gobierno de España, en un gesto que creo que es plausible quiere poner por ley, pero nosotros lo venimos cumpliendo desde hace muchos años de forma voluntaria. Está por debajo del 10 por ciento, muy por debajo, por debajo de la mitad.

Al portavoz del PSN también me gustaría hacerle una aclaración importante. Efectivamente, tiene usted razón al percibir que antes de la información pública había un valor en las obras que parece disminuir después de la información pública. Esto se produce porque en este lapso de tiempo se han producido adjudicaciones importantes de obra y se conocen ya las bajas de adjudicación, tanto de la autovía del Pirineo, que es importantísima, claro, como de las variantes del eje del Ebro. Esto ha supuesto una reducción importante en las partidas previstas, y, por lo tanto, aunque se hayan admitido nuevas alegaciones por valor de bastantes millones de euros, el cómputo global queda como usted ha contado.

Finalmente, después del proceso de alegaciones, nosotros hemos experimentado una variación del más menos 1 por ciento respecto al plan que se presentó por primera vez antes de la información pública y al que Economía dio su visto bueno, porque, claro, tampoco tiene sentido que nosotros estemos no sé cuántos meses esperando a que Economía pueda dar por bueno este plan porque hemos hecho las adecuaciones necesarias a las programaciones económicas que ellos nos exigen para después saltárnoslo a la torera, aunque, como digo, se produce cierta incongruencia en el hecho de que luego esta Cámara tenga esa libertad de hacer lo que considere oportuno, aunque al final, repito, son ustedes los responsables de los distintos presupuestos.

Decía usted que no es el plan del Partido Socialista. Efectivamente, no lo es, eso es evidente, y casi le agradezco que lo diga porque a veces una se harta de escuchar cosas por la calle, no es el plan del Partido Socialista, es el plan de UPN, e indudablemente yo estoy segura, creo sinceramente aunque me puedo equivocar, de que no hemos tenido ningún olvido, además, hemos recogido fielmente todas las peticiones de todos los Ayuntamientos durante toda la legislatura. Creo que más que olvido lo que sí es cierto es que nosotros estamos aquí para gobernar y, por lo tanto, para priorizar, y puede que en ese margen que tiene un plan, porque no todo responde a parámetros estrictamente técnicos, y, efectivamente, hay decisiones que por cuestiones de desarrollo, de equilibrio o cohesión territorial nosotros podemos entender que están bien orientadas y ustedes pueden tener otro punto de vista. Esto, desde luego, es así.

Me dice que no todo es perfecto. Yo no he dicho que este plan sea perfecto, este es el mejor plan que nosotros hemos podido y sabido hacer dada la coyuntura actual y, desde luego, ni es perfecto ahora ni probablemente lo sea cuando salga del debate del Parlamento, pero será el mejor plan que hemos sido capaces de acordar y de verdad que yo les agradeceré sus aportaciones siempre y cuando sean sensatas, y en este sentido me felicitaré y nos podremos felicitar todos si somos capaces de consensuar el mejor plan. No sé si había alguna anotación más.

Lo que sí me gustaría destacar, no especialmente para usted, señor Vázquez, sino para todos los portavoces, es que, efectivamente, podemos no coincidir en todas las valoraciones y en todas las priorizaciones, pero decía usted que hay acciones que han desaparecido. Bueno, algunas, efectivamente, se ha entendido que han dejado de ser necesarias, puede que en algún caso concreto usted pueda convencernos de que hemos errado con alguna cuestión en particular y yo le agradezco el tono constructivo de su intervención y de sus futuras aportaciones, pero también me gustaría que cuando ustedes intenten modificar este plan nos digan qué es lo que van a aplazar, o sea, qué van a quitar porque ahora es muy bonito decir en el Parlamento: yo haré todo esto que pone aquí más esto, más esto, más esto. O esto mismo pero lo adelantaría tanto tiempo. Claro, pero es que la situación es la que es, y no nos olvidemos de que, efectivamente, usted lo ha dicho, había actuaciones que estaban en el segundo plan y, sin embargo, no están aquí en el minuto cero. ¿Por qué? Bueno, entre otras cosas, porque hay que respetar el Plan Navarra 2012 pactado con ustedes, y esto deja una disponibilidad menor. Ojalá, como usted ha dicho, las cosas vayan mejor en esta Comunidad y en el país, y ojalá podamos revisar este plan al alza, pero, en principio, nosotros tenemos que ser razonables y sensatos.

Respecto al portavoz del CDN, señor Burguete, yo no tengo ni dejo de tener urgencia, como digo, aunque estéticamente hubiera sido mucho mejor que el plan estuviese ya aprobado, yo no tengo mayor urgencia, nosotros seguimos trabajando y la obra pública, como sabe usted, tiene unos plazos desde que se idea, se hace el proyecto, se planifica, se consiguen los permisos ambientales, hasta que se ejecuta. Quiero decir que es un animal en continuo movimiento y la tramitación de este plan ni lo frena ni lo acelera. Yo no tengo ninguna urgencia, será la que tengan ustedes, pero, desde luego, no me puede comparar el trabajo que tienen pendiente en este Parlamento para hacer las aportaciones que crean oportunas con el trabajo que lleva diseñar este plan que, repito, el 3 de abril del año 2009 estaba ya perfectamente redactado y finalizado.

No obstante, le agradezco que sigan estando donde siempre han estado, en el plano de lo constructivo, no me parece que sea el momento de entrar en detalles sobre una alegación concreta, pero sí me parece importante aclarar que lo que se ha determinado para Sangüesa es que el Gobierno no entiende justificado hacer un desdoblamiento

de la calzada y convertir en autovía todo el trazado que une la población de Sangüesa con la A-21, y lo que se va a ejecutar de forma inmediata, dentro del ámbito del proyecto de construcción de la misma autovía, es una mejora de los accesos, construyendo en la mayor longitud posible de esa carretera un tercer carril porque ya sabe que orográficamente la zona no es sencilla, pero hay espacio suficiente para construir un tercer carril en un 40 por ciento o más del trayecto, carril que permitirá los adelantamientos, como es sabido también, porque se hizo público hace poco que también se va a reformar la rotonda de acceso al polígono, que era otra de las zonas que daba algún problema de inseguridad. Por lo tanto, lo que quería dejar claro, por encima de la alegación de fulano o de mengano, es que esto va a ser así, para que no quepa ninguna duda.

Y respecto a si todas las actuaciones del segundo plan se han desarrollado o no, ya en otra comparecencia di cuenta del grado de desarrollo del segundo plan. No les voy a decir cómo está en este momento porque ya finalizó, finalizó en el año 2009 y ahora no sería justo decir cómo se encuentran esas actuaciones, pero ya comentamos que su ejecución era del ochenta y tantos por ciento, así como las garantías, como decía usted, tanto por parte del Gobierno como del Parlamento, de que este plan se pueda llevar a cabo, es que depende del Gobierno, indudablemente, pero de forma muy especial de esta Cámara y de los grupos que participan en ella. Quiero decir que al final depende de la disponibilidad presupuestaria efectiva que cada año se apruebe en esta Cámara, de eso ha dependido en gran medida la ejecución del segundo Plan Director de Carreteras y de eso dependerá también de forma primordial la ejecución del tercero, así es que quienes estén en la Cámara en los próximos años serán quienes le puedan ofrecer la garantía de que esto sea así.

Bien, creo que he contestado a todos, Presidenta. Si se me olvida alguna cosa y me quieren pedir alguna aclaración se la daré encantada, y, si no, por mi parte, nada más. Muchísimas gracias, señorías. Buenas tardes.

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Vidorreta Alfaro): *Muchas gracias, señora Consejera, a usted y a todo su equipo por las explicaciones prestadas a esta Comisión de Obras Públicas sobre el tercer Plan Director de Carreteras 2009-2016.*

Señorías, tenemos que suspender la sesión durante cinco minutos para fijar el plazo para la presentación de las propuestas de resolución.

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 43 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 49 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA EN FUNCIONES (Sra. Vidorreta Alfaro): *Señorías, reanudamos la sesión de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Se acuerda elevar a la Mesa el plazo para presentar las propuestas de resolución al plan, que finalizará el 25 de junio a las 12 horas. Ha sido un acuerdo de todos los portavoces. Muchas gracias por el trabajo realizado esta tarde. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 50 MINUTOS.)