

# DIARIO DE SESIONES DEL

### PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura

Pamplona, 26 de octubre de 2010

NÚM. 20

## COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DEL ILMO, SR. D. RAMÓN CASADO OLIVER

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 26 DE OCTUBRE DE 2010

#### ORDEN DEL DÍA

— Debate y votación del III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016) y de las propuestas de resolución presentadas al mismo.

1

#### SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 36 minutos.

#### Debate y votación del III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016) y de las propuestas de resolución presentadas al mismo. (Pág. 2).

Para defender la propuesta número 1, toma la palabra el señor Jiménez Hervás (G.P. Nafarroa Bai). En el turno a favor interviene la señora Figueras Castellano (A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua). En el turno en contra intervienen los señores Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Vázquez Royo (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) y Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra). En el turno de réplica interviene el señor Jiménez Hervás. (Pág. 2).

Se rechaza la propuesta número 1 por 4 votos a favor, 9 en contra y ninguna abstención (Pág. 8).

Para la defensa de las propuestas números 2 a 9, toman la palabra los señores Vázquez Royo y Burguete Torres. En un turno para fijar posiciones intervienen los señores Valero Erro, Amezketa Díaz (G.P. Nafarroa Bai) y la señora Figueras Castellano. En el turno de réplica intervienen los señores Vázquez Royo y Burguete Torres (Pág. 8).

Se aprueban las propuestas números 2, 3, 4, 5 y 6, y se rechazan las propuestas números 7, 8 y 9 (Pág. 15).

Para defender sus propuestas y posicionarse respecto a las de otros grupos intervienen los señores Vázquez Royo, Amézketa Díaz y Burguete Torres, la señora Figueras Castellano y el señor Valero Erro (Pág. 15).

Se suspende la sesión a las 19 horas y 1 minuto.

Se reanuda la sesión a las 19 horas y 4 minutos.

Se votan las propuestas presentadas por los Grupos Parlamentarios Socialistas del Parlamento de Navarra y Nafarroa Bai y por las Agrupaciones de Parlamentarios Forales Convergencia de Demócratas de Navarra e Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua (Pág.26)

Se votan las propuestas *in voce* presentadas por el Grupo Parlamentario Unión del Pueblo Navarro (Pág. 27).

Se aprueba la propuesta número 56, del Grupo Parlamentario Socialistas del Parlamento de Navarra, por 9 votos a favor, 4 en contra y ninguna abstención (Pág. 27).

Se aprueba el Plan por 10 votos a favor, ninguno en contra y 3 abstenciones (Pág. 27).

Se levanta la sesión a las 19 horas y 14 minutos.

(Comienza la sesión a las 16 horas y 36 minutos.)

#### Debate y votación del III Plan Director de Carreteras de Navarra (2009-2016) y de las propuestas de resolución presentadas al mismo.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Buenas tardes. Damos comienza a la sesión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones con un único punto en el orden del día: Debate y votación del tercer Plan Director de Carreteras de Navarra y de las propuestas de resolución presentadas al mismo. Para el debate y votación —les comento a sus señorías— hemos dividido las propuestas en cuatro bloques: un primer bloque, con la propuesta número 1 del Grupo Parlamentario Nafarroa Bai, al entender que es una propuesta que modificaría en todo o en gran parte el plan; un

segundo bloque, que iría de la propuesta número 2 a la número 9, que afecta al apartado del articulado del plan; un tercer bloque con las propuestas de
la 10 a la 55 y las cuatro propuestas in voce que
han presentado el Grupo Parlamentario Socialistas
del Parlamento de Navarra y Unión del Pueblo
Navarro; y un cuarto bloque –están haciendo las
copias, ahora se repartirán a los señores Parlamentarios— con una última propuesta del Partido
Socialista que afectaría al cambio del título del
plan que, además, va ligada a la propuesta número
2, del Partido Socialista. Por tanto, para debatir el
primer bloque, tiene la palabra el portavoz del
grupo proponente, Nafarroa Bai, señor Jiménez.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: Bai, arratsalde on guztioi. Buenas tardes. Como ha dicho el señor Presidente esta enmienda o esta propuesta, porque al estar hablando de un plan no sabemos muy bien de qué hablamos a la hora de enmendar porque no

son las clásicas a una ley por artículos, sino que es una cosa un poco rara. Esta en concreto nos ha costado ver cómo se tenía que formalizar porque tiene aspectos muy variados.

En cualquier caso, la defensa de la misma, partiendo del eje principal, es que estamos hablando del tercer plan de carreteras y bien es cierto, que este plan, a pesar de ser el tercero, todavía no encaja en ningún otro plan global que pueda tener esta Comunidad en relación con la movilidad y en relación con establecer parámetros, prioridades y criterios sobre cómo se tiene que sustentar esa movilidad, no entra en ningún plan global por encima del de carreteras que pueda definir las prioridades en relación con las diferentes infraestructuras a desarrollar y, además, tampoco aborda la necesidad que se debería tener establecida en relación con el transporte público, el transporte de mercancías, las prioridades entre el ferrocarril o la carretera, la adecuación a otro tipo de necesidades de movilidad como es la bicicleta, la peatonal. Es decir, tenemos un tercer plan de carreteras que no tiene ninguna referencia marco sobre la que sustentarse.

Nos parece que a estas alturas eso no es de recibo y, además, queda reforzado teniendo en cuenta que este Parlamento tiene acuerdos específicos sobre la necesidad y sobre el requerimiento al Gobierno para que todos y cada uno de estos diferentes planes a los que he hecho referencia a estas alturas deberían estar suficientemente debatidos y aprobados y ser la referencia marco en la que encajar el tercer plan de carreteras.

Por lo tanto, este plan de carreteras parte de esas grandes deficiencias y no encaja en ningún sitio. Por ejemplo, no aborda el tema de la peatonalización, no aborda el tema de cómo adecuar las actuaciones que se van a hacer a un sistema de plan de bicicletas, no define suficientemente las planificaciones sobre la base de que hay una apuesta específica por la carretera para este tipo de transportes, porque el otro lo va a llevar a través del ferrocarril. Carece de todas esas referencias que parecerían fundamentales.

Hay un aspecto que a nosotros nos parece importante y es cierto que en este plan la priorización que se hace sobre grandes infraestructuras y vías de gran capacidad es limitada, pero no es nula. No es nula porque las actuaciones concretas tienen que ver con grandes infraestructuras que están ya planificadas, que se están ejecutando, que hay que acabar y, con lo cual, nosotros estamos de acuerdo. Pero, también se empiezan a hacer referencias sobre necesidades de reservas, planificaciones para otras grandes infraestructuras que nosotros de entrada no planteamos, como pueden ser las nuevas rondas de la comarca de Pamplona, etcétera.

En ese sentido, creemos que el compromiso de este Parlamento debería quedar nítido en el sentido de decir: vamos a frenar, vamos a parar esta dinámica de grandes infraestructuras por carretera y vamos a centrar los esfuerzos en dotarnos de una red interior suficientemente moderna, efectiva, práctica, que iguale al máximo posible los derechos de movilidad de los ciudadanos independientemente de donde vivan.

No dudo que se haya trasladado al Departamento de Medio Ambiente, pero en el texto del plan no hay ninguna referencia a la necesaria contemplación y adecuación medioambiental que, sin ninguna duda, conllevan actuaciones de este tipo, y para nosotros tiene que ser una prioridad.

Contempla aspectos a los que somos absolutamente contrarios, como son actuaciones específicas planificando y pensando ya en Guenduláin. Nosotros creemos que esto es gratuito y, desde luego, no estamos de acuerdo, mucho más cuando, además, lo que se está planteando es modificar el trazado incluso de una autovía recién inaugurada como es la autovía del Camino a su paso por Cizur y la Cendea de Cizur, en torno a una planificación como es la de Guenduláin, que está fuera de toda lógica.

Respecto a los criterios técnicos, para nosotros hay aspectos importantes del diseño de algunas infraestructuras que se plantean aquí. Nosotros creemos que hay que tener una vocación mucho más ambiciosa cuando hablamos de redes de interés foral de redes de interés local. Hay que ser más ambiciosos en la sección de las carreteras, hay que ser más ambiciosos en dotar a estas carreteras de los arcenes correspondientes y hay que ser más ambiciosos a la hora de hacer el diseño de los trazados, de las ratios de curvas, etcétera. Y, sin embargo, las características técnicas que se plantean como actuación son bastante conservadoras. Es un desperdicio de dinero cualquier actuación sobre carreteras que se haga de hoy en adelante y que no esté hecha con planteamientos de modernidad para que sirva para los próximos veinte años y, sin embargo, en absoluto se puede decir de las características técnicas que se diseñan que van a cumplir esos elementos.

Simplemente, ya hemos hablado del tema de la ausencia de referencias a los planes de bicicleta, peatonales, etcétera. Y la última hoja se refiere a un aspecto en el que quizás hayamos cometido un error, pues se podría haber metido como una propuesta aparte, específica, y es que creemos que en el plan se deben incluir nuevas actuaciones en tres sentidos: uno, establecer una reserva del 10 por ciento para aquellas actuaciones que no estaban previstas y que seguramente, —estamos convencidos—, se van a presentar en este Parlamento porque surge la necesidad; otro, el plan debe incorpo-

rar todos los acuerdos específicos en este Parlamento en actuaciones de carreteras que hayan sido aprobados y no hayan sido ejecutados; igualmente, todo lo que queda pendiente del segundo Plan de Carreteras debe ser abordado y garantizada su ejecución. Esta es la defensa de la propuesta global y a verlas venir.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Jiménez. Abrimos un turno a favor. Por Izquierda Unida tiene la palabra la señora Figueras.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Buenas tardes, señorías. Gracias, señor Presidente. Creo que, efectivamente, tanto el grupo Nafarroa Bai como el Partido Socialista han planteado, como una valoración, un contexto de la situación que me parece atinado y acertado. Y si tomo la palabra en el turno a favor de esta primera alegación global de contexto del tercer plan de carreteras es por varios motivos.

Como estamos hablando de un plan, efectivamente, esos planes suelen llevar aparejados siempre una reserva o una financiación. Nos parece total y absolutamente acertado el punto 1 de la propuesta 1.13, nos parece lógico por aquello de que tengamos también la capacidad de reacción ante necesidades urgentes.

El que es fundamental, que voy a hacer como propuesta in voce, separado, porque lo tenía pero no sé por qué se ha traspapelado, es el que tiene que ver con un criterio de actuación sobre un área de desarrollo urbanístico como es la de Guenduláin, que, desde nuestro punto de vista, no tiene ningún sentido, puesto que es crear, sobre todo según estaba en los principios del planeamiento urbanístico, la segunda gran ciudad de Navarra, muy cerca de lo que es la conurbación de Pamplona, con lo cual nos parece un disparate en cuanto a desarrollo urbanístico. Y, desde luego, efectivamente, en el plan venía una actuación concreta y nosotros en esa actuación y en la propuesta in voce que voy a preparar para que podamos votarla al final y que quede como elemento de debate y como propuesta de mi grupo la eliminación del mismo. La verdad es que no sé por qué se ha traspapelado, no está, igual no la hicimos, son errores que se pueden plantear, pero a mí me parece que es un debate interesantísimo en estos momentos y, sobre todo, una cuestión de lógica urbanística. Además con el desarrollo urbanístico en un sentido u otro creamos unas necesidades o no, y nosotros en este caso tenemos absoluta coincidencia con que no hace falta crear ningún desarrollo de carreteras o de accesos a algo que para nosotros es totalmente ilógico y que no tiene sentido.

Esas son las razones que nos llevan a estar de acuerdo básicamente con el planteamiento que ha hecho Na-Bai.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señora Figueras. ¿En el turno en contra? El portavoz de UPN, señor Valero, tiene la palabra.

SR. VALERO ERRO: Efectivamente. Puede ser que al señor Jiménez le guste hacer más planes que el que vamos a debatir hoy, pero nosotros nos tenemos que atener a lo que dice la ley. Y la ley foral lo deja muy claro. La Ley Foral de Carreteras de Navarra dice que se tiene que hacer un plan que afecte a las carreteras. ¿Qué tiene que tener ese plan? El plan director de carreteras es el instrumento técnico y jurídico de planificación plurianual de las carreteras en el ámbito de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, artículo 10 de la ley foral. ¿Qué contenido tiene que tener ese plan? Fijación de los objetivos y establecimiento de prioridades, entre ello, la definición de los criterios generales aplicables a la programación, la construcción y conservación de los elementos que componen el sistema viario; la descripción y análisis de la situación de la red de carreteras de Navarra y de sus zonas funcionales y de servicio en relación con su estado funcional y de conservación, la seguridad vial, la movilidad sostenible, la calidad del servicio, el sistema general del transporte, el modelo territorial y las principales variables socioeconómicas; los criterios de adscripción de los tramos de la red; la determinación de los medios económicos; el análisis general de incidencia medioambiental; la definición de procedimientos para el desarrollo y gestión del plan; y la definición de criterios y procedimientos para la elaboración del cumplimiento de los objetivos.

Otra cosa distinta es lo que solicita el grupo de Na-Bai que puede ser una modificación de la ley o puede ser una propuesta de una moción, una proposición, lo que quieran, pero nosotros estamos aquí debatiendo lo que dice la ley foral y a ella nos tenemos que remitir, y eso es lo que tenemos que debatir.

Ha hecho algunos comentarios de la que se puede considerar casi como propuesta a la totalidad del Plan Director de Carreteras sobre el tema de la moratoria. No hemos entendido a qué se refiere porque ustedes mismo en el escrito hablan de que no están afectadas, es decir, hablan de moratoria pero en un momento determinado dicen que en este plan no está afectada ninguna de las grandes vías de gran capacidad, con lo cual se contradicen ustedes mismos.

Medioambientalmente está informado el plan, porque, si no, no se puede remitir aquí, está informado y aprobado definitivamente por el Departamento de Desarrollo Rural con fecha 8 de abril de 2010.

Respecto a lo que son las calzadas, yo creo que las calzadas en el plan son mucho más ambiciosas de las que ustedes ponen en el escrito, porque están hablando de 6/6 y estamos hablando de 6/8 en las carreteras de red local, estamos hablando de cómo están en un momento determinado. El plan dice cómo se deben hacer las nuevas carreteras y son más ambiciosas que las que ustedes están diciendo en el escrito, están hablando de 5/7, están hablando de 6/6. Son mucho más ambiciosas las del propio plan, ya lo eran en el anterior plan director. Si se acuerdan ustedes, a través del Plan Director de la Bicicleta se incorporó que las calzadas nuevas de la red local tuvieran los arcenes de un metro a cada lado, pasaron a ser de 6/8. En definitiva, no le hemos entendido esas propuestas que nos viene realizando.

En cuanto a lo del 10 por ciento, saben que el plan es parte del Gobierno y del Parlamento. Quiero decir que tanto el Gobierno como el Parlamento pueden presentar una modificación, pueden decir que se quite de aquí y se ponga allá. Lo que se ha hecho es una planificación para los años que va a durar este plan, en el cual el hacer una reserva de un 10 por ciento... Hombre, se le podía decir al Gobierno de Navarra: haga usted una reserva de su presupuesto del 10 por ciento o un 2 por ciento o un 3 por ciento para imprevistos, pero este es un plan que está desarrollando una propuesta de lo que puede ser en los próximos años y no entendemos que tenga que ser en esas condiciones. Por eso, nosotros votaremos en contra de la propuesta general, entendiendo que tenemos que atener a lo que dice la ley y la ley dice que hay que hacer el plan y es el plan director de la carretera el que estamos debatiendo en este momento. Por eso votaremos en contra.

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

SR. VÁZQUEZ ROYO: Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías. El grupo socialista también va a votar en contra de esta alegación o valoración global del plan. La verdad es que el señor Jiménez ha dado unas explicaciones de lo que quería decir en estos trece folios para presentar esta alegación y propuesta global de valoración del plan.

Creo que, si somos fieles al seguimiento que hemos hecho del segundo Plan Director de Carreteras, nunca hemos incidido en aspectos que ahora se están poniendo aquí en valor encima de la mesa, porque, en este caso, lo que hemos venido reivindicando sistemáticamente al Departamento de Obras Públicas es el grado del cumplimiento del plan, las actuaciones que están incluidas y que no se cumplen, que el plan se está ejecutando con un retraso considerable, que habiendo terminado el plan en el año 2009, año en el que en teoría, todavía quedaban cuarenta y ocho actuaciones sin ejecutar por un importe de ciento ochenta y tres millones de euros. Es decir, yo creo que todos hemos conocido cuál era el segundo Plan Director de Carreteras y, como decía el portavoz de UPN, lo que hay que hacer ahora es elaborar un tercer plan.

Me da la sensación de que lo que quiere el señor Jiménez, en representación de Na-Bai, es hacer una extrapolación en la que, desde nuestro punto de vista con todos los respetos, no tienen nada que ver unas cosas con otras. Se está hablando, por ejemplo, de cuestiones urbanísticas como consecuencia de desarrollo de Guenduláin, pero este no es un tema de esta Comisión, no es un tema de la Comisión de Obras Públicas, será un tema de la Comisión de Ordenación de Territorio y Vivienda, empezando por ahí. Se puede estar más o menos de acuerdo pero es que, en definitiva, eso no significa absolutamente nada porque en cualquier caso estaríamos hablando de una conexión con la A-12.

También se habla de movilidad, y todos conocemos que aquí hay un compromiso, y, si no, se lo exigiremos a la Consejera, para que la ley de movilidad venga a este Parlamento en el grado de cumplimiento que el Gobierno se ha comprometido a hacer.

Por otra parte, hay un buen desarrollo en esta alegación global relacionado con el transporte. Bueno, pues el transporte está relacionado con la logística, lógicamente, todos conocemos que ahí se está avanzando en la línea de las nuevas adjudicaciones que hay que hacer próximamente antes del año 2012 en el caso del transporte de viajeros, en el caso del transporte por carretera, lo que va a influir en el transporte la aplicación de la alta velocidad con el transporte ferroviario de mercancías. En definitiva, yo creo que tiene una línea separada y por eso consideramos acertado mezclar esto con el plan de carreteras.

El tema de la bicicleta, efectivamente, es una cuestión que por una parte se ha debatido en la Comisión de Desarrollo Rural y Medio Ambiente, en la que ese plan todavía no ha sido aprobado, ha habido una ponencia, ha habido unas conclusiones, incluso ha habido después una moción en la que se ha dicho que hay que empezar a desarrollar las conclusiones de la ponencia del Plan Director de la Bicicleta, pero, lógicamente, tiene que tener un desarrollo complementario no incluido en un plan de carreteras, así lo entendemos nosotros.

En el tema de la moratoria de las obras públicas o de las grandes obras públicas de las vías de

gran capacidad, mi grupo entiende que lo recogido en este tercer plan en materia de vías de gran capacidad casi prácticamente está todo hecho. Queda, lógicamente, el desarrollo de la A-15 entre el límite de la provincia de Aragón con la AP-68 y AP-15, que es una vía de gran capacidad, pero que, lógicamente, todos estaremos de acuerdo y además estamos reivindicando que se haga cuanto antes para que la conexión entre Navarra y Madrid sea segura, rápida y en condiciones.

Quiero decir con esto, que se está haciendo un repaso global y yo creo que aquí estamos hablando más de cómo el señor Jiménez o Nafarroa Bai plantearían un plan que no tiene nada que ver con este plan y, por lo tanto, estamos ante conceptos que ni siquiera son discutibles. No voy a entrar a valorar lo que el señor Jiménez dice en su alegación, aunque seguramente hay muchas cosas con las que estoy de acuerdo, pero no enmarcado en el plan de carreteras, sino en piezas separadas que, lógicamente, tienen cada una su desarrollo y lo van a tener en los próximos meses y, desde luego, si no, las iniciativas parlamentarias tienen que propiciar que así sea. Entiendo que todo eso está muy bien desde una concepción global de una valoración de un plan, pero, desde luego, nosotros entendemos que todo esto tiene un desarrollo por vías separadas, algunas cosas pueden converger o se pueden solapar, indudablemente, eso es posible, pero, en cualquier caso, en cuanto al plan tal y como está concebido, cómo han venido los anteriores y cómo se está planteando este, podemos estar hablando si nos gusta más, si tiene muchas actuaciones o pocas, si se atienden todas las necesidades que tienen las carreteras de la Comunidad Foral, podemos hablar de muchas cosas en ese sentido, siempre y cuando estemos hablando de lo mismo. Entrar en otras cuestiones, algunas de las cuales, seguramente, como digo, ni siquiera son discutibles, incluso hasta podríamos estar de acuerdo... Porque, al final, ¿qué significa cómo nos posicionamos ante esta alegación?¿Qué significa decir sí? ¿Qué significa decir no? Sinceramente, yo me planteo qué significa decir sí, porque ¿cuál es la propuesta? ¿Que haya una reserva económica del plan para las emergencias? ¿Ahí concluye toda la exposición inicial que se ha hecho por Nafarroa Bai? Pues, realmente, si eso es así, como ha dicho el portavoz de UPN, efectivamente, también habrá voluntad política porque el plan va a exceder del ámbito de esta legislatura, incluso de la siguiente, y, por lo tanto, la voluntad política de los señores Parlamentarios en ese momento en la Cámara dará, en función de las actuaciones que exijan cada momento y circunstancia, la solución que convenga más a los intereses de la Comunidad.

Por lo tanto, esa es la valoración que hace mi grupo y, desde luego, no podemos estar de acuerdo en este planteamiento en este contexto del procedimiento que estamos debatiendo. Nada más y muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Vázquez. El portavoz del CDN, señor Burguete, tiene la palabra.

SR. BURGUETE TORRES: Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, arratsalde on, señorías. El CDN entiende el tercer plan de carreteras como un elemento de cohesión social y de vertebración del territorio. Es una demanda cuasi constante en este Parlamento apostar por el equilibrio territorial de la Comunidad, por vertebrar el territorio y por mejorar las comunicaciones, porque la experiencia nos dice que así se mejora la calidad de vida de los ciudadanos. Y para ello tenemos este documento, el tercer plan de carreteras, en el que habrá que estar atentos para que con voluntad política se vaya desarrollando y para que se asignen en las anualidades correspondientes los fondos contemplados en el plan, en definitiva, para que se cumplan los plazos previstos de lo que hoy sea aprobado por esta Comisión.

Y, por todas esas razones, nosotros no compartimos prácticamente ninguno de los argumentos que ha esgrimido el portavoz de Nafarroa Bai. Además, creo que son argumentos excluyentes y contradictorios. Y me explicaré. Es cierto que estamos ante un documento que se denomina Tercer Plan de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra y, por tanto, si es necesaria una ley de transporte, si es necesario un plan de la bicicleta, si es necesaria una ley de movilidad sostenible, se podrá discutir en esta Cámara, en otros momentos y con otras iniciativas y procedimientos, pero hoy estamos ante un plan de carreteras por el que, con un horizonte, en principio, hasta el año 2016, el Gobierno, y hoy espero que sea con el respaldo mayoritario de ese Parlamento, plantea cuáles son las iniciativas en materia viaria de carreteras. Por tanto, que no haya un plan o una estrategia global para el transporte, que no aparezca un plan de infraestructuras del transporte ni un plan de bicicleta ni un plan de impulso del ferrocarril... Pues si estamos en un plan de carreteras, evidentemente, no puede ni debe aparecer en sí mismo un plan de impulso del ferrocarril en el que se mejoren las líneas internas en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra. También insiste en hablar del tranvía. Bueno, pero es que este es el plan de carreteras. Si este Parlamento tiene que aprobar un plan para la implantación del tranvía en la comarca de Pamplona, pues será en otro debate y en otro momento.

Digo que es contradictorio en el sentido de que a mí lo que más me preocupa del documento que ha presentado Nafarroa Bai, de estas trece páginas, es la propuesta que hace al tercer plan de carreteras por la que plantea nada más y nada menos que se establezca en Navarra una moratoria en carreteras de gran capacidad. ¿Qué significa esto? ¿Que si esto se aprueba hoy automáticamente dejaríamos de ejecutar el tramo que aún falta por ejecutar en Navarra de la vía de gran capacidad Pamplona-Jaca-Huesca-Lleida? ¿Esto quiere decir que en una vía de gran capacidad como es la autovía del Camino deberíamos paralizar todas las actuaciones para conectarnos con La Rioja? ¿Esto quiere decir que deberíamos paralizar cualquier actuación relacionada con el desdoblamiento de la 232 en la que Navarra también tiene competencia y tiene asignados fondos para su desarrollo? Nosotros no podemos estar de acuerdo con esto. No podemos estar de acuerdo con esto porque dice que esta moratoria supone la paralización de carreteras de gran capacidad hasta que analice en el marco de un plan de movilidad y se integre en dicho marco el ferrocarril, y se podía añadir, el plan de la bicicleta y una ley de movilidad sostenible.

Pero, claro, ¿cómo vamos a compartir nosotros esta reflexión si hemos estado defendiendo desde nuestra existencia, por lo menos desde el año 95, justamente lo contrario?, con una buena experiencia, que las vías de gran capacidad dinamizan la economía, mejoran las condiciones de vida, apuestan por el equilibrio territorial, y así nos lo demostró hace muchos años la autovía del Norte, la autovía de la Barranca y, también lo van a demostrar, como lo está demostrando en este momento, la autovía del Camino y la autovía del Pirineo. Y esto es el núcleo central de la propuesta. Es cierto que luego se quiere enmascarar con lo del desarrollo de Guenduláin y unas iniciativas que se plantean por el Gobierno, pero si es que lo dice el mismo escrito: aunque el primer tramo se justifica para dar salida al polígono industrial comarcal. Oiga, pues entonces ya no estamos hablando solo de Guenduláin como dice el portavoz de Nafarroa Bai, estamos hablando de eso y de otras cosas, de un polígono industrial que se está ejecutando por la Cendea de Cizur en el límite de la autovía del Camino o de una salida por Esquíroz del nuevo desarrollo urbanístico que va a plantear en Donapea. Es que querer señalar como la causa de todos los males a ese proyecto cuando realmente hay otras razones que justifican también su ejecución, pues me da la sensación de que tiene más un afán de propaganda que de otra cuestión.

Se insiste en la reflexión del transporte público de las infraestructuras para la bicicleta. Pues bien, sobre esa materia yo diría lo que ya he dicho. Pero por encima de todo me parece que es contradictorio por la siguiente razón, porque con todos los déficits que tiene a ojos de Nafarroa Bai esta iniciativa, yo me pregunto ¿no tendrán los mismos déficits desde su punto de vista las quince propuestas presentadas por Na-Bai? Porque no

tienen ningún sentido. Si este plan no analiza un plan de transporte, si este plan no tiene en cuenta el respeto medioambiental, si este plan no apuesta por la movilidad, si este plan no apuesta por el plan de la bicicleta, ¿para qué se presentan quince propuestas, que supongo que plantearán los mismos defectos? Y mira que nos hemos estudiado las quince propuestas, y digo, pues todas plantearán los mismos defectos o los mismos déficits, ¿o las que ha presentado Na-Bai a partir de esta propuesta a la totalidad con devolución ya no tienen esos defectos y si desarrollamos las infraestructuras planteadas en las distintas iniciativas entonces este plan es extraordinario? Por eso digo que tiene un punto de contradicción.

Vamos a mejorar la carretera NA-170 entre Zubieta y Lozabian, pero esto ¿tendrá algún déficit medioambiental? ¿Y el plan del transporte y el plan de movilidad sostenible y el plan de la bicicleta? ¿O la mejora de las cunetas de la NA-4015 o la mejora del pavimento de otra carretera o la mejora del pavimento entre Baraibar y Artxueta o la mejora de la carretera del puerto de Zuarrarrate por Irurtzun, entre Irurtzun, Madotz y Lekunberri? Oiga, ¿tendrán los mismos déficits?, ¿tendrá los mismos defectos? Sí, ¿pues entonces? ¿O es que todo lo anterior era un discurso para manifestar su oposición a este plan de carreteras aunque luego realmente queramos incorporar distintas iniciativas?

Nosotros no vamos a apoyar esta propuesta, evidentemente, vamos a mirar con voluntad de querer sumar las propuestas que han presentado los grupos, incluso las de Nafarroa Bai, aunque puedan tener esos defectos que él mismo ha señalado en esta introducción inicial. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Burguete. En el turno de réplica, tiene la palabra el señor Jiménez.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: Le diré al señor Burguete que si hubiese dedicado una tercera parte del tiempo que ha dedicado a hablar a leerse nuestra propuesta ahora tendría que reconocer públicamente que lo que ha dicho es falso. Es falsa toda la argumentación fundamental que ha hecho sobre las grandes infraestructuras. El problema es que no se ha leído la propuesta y está hablando de oídas, no de lectura. Si hubiese dedicado la mitad del tiempo a leerse la propuesta vería y reconocería públicamente que lo que ha dicho es falso.

A partir de ahí, menos mal que dejó de ser Consejero de Ordenación del Territorio, porque si habiendo sido Consejero de Ordenación del Territorio defiende teorías como que cada cosa que ocurre en la movilidad, en la planificación, en las infraestructuras, es independiente por sí misma y no tiene relación para nada con las demás, pues sí

que vamos bien. Porque mire, a mí se me ocurren unos cuantos ejemplos. ¿En las actuaciones que tenemos que hacer en la comarca de Pamplona se va a contemplar el carril bus o no? Y en las nuevas carreteras que hagamos ¿se va hacer un arcén para bicicletas o no? Pero es que si el PITNA, el plan de transporte de viajeros de esta Comunidad, que todavía no ha venido al Parlamento, plantea que tiene que ir un autobús a Baquedano ¿qué anchura va a tener la carretera? ¿Va a caber el autobús o no? El plan que ha presentado el Gobierno no contesta a eso, a que tenemos pendientes muchas decisiones, vamos a actuar con mucho dinero en muchas actuaciones sobre carreteras y no se tiene en cuenta una visión de elementos que tienen que ir unidos obligatoriamente. Y esa es la deficiencia que tiene el plan, guste o no guste. Porque ¿va a haber carriles para los autobuses urbanos o no?, ¿va a haber carriles para las bicicletas o no?, ¿se van a tener en cuenta las directrices del PITNA o no, a la hora de diseñar las actuaciones en la áreas rurales?

No es cierto lo que dice de la sección. Faltaría más. Aquí tengo lo que dice el plan. El plan dice que 4,5 metros en carreteras locales en fondo de saco, cinco metros en carreteras locales en tronco en zona media y montaña, y carretera local en tronco en zona media y ribera, de seis a seis y medio. Nosotros decimos que de seis a seis y medio todas con arcén, y estas que vienen en la ley, sin arcén. Por lo tanto, cuando hablamos de las características técnicas, claro que sabemos de lo que estamos hablando. Faltaría más. ¿Pero es que alguien piensa que a la hora de planificar las necesidades de infraestructuras, como es un plan de carreteras para todos estos años, no es importante saber qué prioridades va a tener esta Comunidad para el transporte de mercancías, si lo quiere llevar por ferrocarril o lo quiere llevar por carretera? ¿Es lo mismo tener el tren de alta velocidad para transportar mercancías que no tenerlo? ¿El eje Pamplona-Tudela o Pamplona-Zaragoza va a ser el mismo con tren que sin tren? Evidentemente, no. Pero si uno que fue Consejero de Ordenación de Territorio dice que una cosa no tiene nada que ver con la otra, pues bien vamos.

Al señor Vázquez solamente le tengo que decir una cosa en relación con el segundo Plan de Carreteras. Cuando se aprobó allá por el 2002, este Parlamentario, este grupo, no estaba presente, por lo tanto, nosotros teníamos que exigir la ejecución de un plan ya aprobado por este Parlamento y ahora es cuando nos toca debatir las condiciones técnicas del nuevo.

Respecto a la moratoria ya he dicho al señor Burguete de qué va el tema. Explícitamente puntualizamos a qué nos estamos refiriendo. Gracias. SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Jiménez. Procedemos a la votación de esta propuesta. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Por tanto, se rechaza por 4 votos a favor y 9 votos en contra.

Pasamos al siguiente bloque, que va de la propuesta número 2 a la propuesta número 9. Inicialmente, tendrán la palabra los dos portavoces de los grupos proponentes y posteriormente abriremos un turno a favor y otro en contra. En primer lugar, el señor Vázquez, portavoz del Partido Socialista, tiene la palabra.

SR. VÁZQUEZ ROYO: Muchas gracias, señor Presidente. El hecho de que los grupos presentemos propuestas de modificación o de adición al plan de carreteras obedece, lógicamente, al menos en el Partido Socialista así lo hemos expresado en más de una ocasión, a que este plan director de carreteras llega tarde al Parlamento, de hecho estamos finalizando el 2010 y el plan anterior finalizaba en el 2009.

También es verdad que hay propuestas que, tal y como vienen en el plan, a mi grupo parlamentario no le satisfacen en absoluto. Entendemos que las cosas no se han presentado adecuadamente —luego describiré lo que quiero decir de manera más concreta en relación con las propuestas que hemos hecho— y, desde luego, también hemos incorporado modificaciones, vamos a decir técnicas, no tanto de actuaciones nuevas, sino de correcciones de lo que sería un concepto más real del plan de carreteras que el que ha presentado el Gobierno.

Con estos preámbulos y entrando a describir las propuestas que el grupo parlamentario socialista ha presentado que se encuadran en este bloque, diremos que la propuesta número 2 pretende que la gestión del tercer plan director de carreteras de información al Parlamento sea relativa a los cuatrienios. Se plantea sustituirlo por el texto que se plantea en la propuesta, que sería: primer cuatrienio 2010-2014 y segundo cuatrienio 2014-2018. Esto será así en la medida en que se apruebe la actuación número 56, en la que el Partido Socialista plantea que la vigencia del plan se alargue hasta el año 2018. Si no se aprueba esta propuesta, lógicamente, decaería la 56. Pero nosotros planteamos que, con un criterio más racional, sobre todo teniendo en cuenta la situación económica en la que nos encontramos en este momento, no es precisamente creible que para ejecutar este plan en los términos planteados en función del retraso que venimos acumulando y el montante económico que supone más o menos la cuantificación de llevarlo a cabo, a pesar de entender, como ha dicho la Consejera en algunas ocasiones, que los planes no tienen presupuestos sino que son planes, entendiendo que eso es así, pero intentando ser fieles cumplidores

de lo que realmente aprobamos, pues, lógicamente, destinar ciento ochenta y tantos millones de euros al año, pues ese sería el resultado de dividir la cantidad global de la inversión en función de los años de vigencia..., pues parece que en este momento no van las cosas por ahí, y, por lo tanto, habría que racionalizar la ejecución del plan, y de ahí viene la propuesta de alargarlo dos años, hasta el 2018, con una revisión en el 2014.

La propuesta número 3 es simplemente la corrección de un imperativo. Se trata de decir que deberá ser revisado en el año 2014, en función de la redacción literal que plantea el borrador del tercer plan director.

La propuesta número 4 nos parece muy importante porque a estas alturas, en función de que el plan viene muy retrasado, nos parece que aceptar en una programación calendarizada once actuaciones que están acabadas, puestas en servicio e inauguradas, es no reflejar la realidad de las obras realizadas y que no se puedan incluir en una calendarización como si fueran una programación más. En este caso, además, estarían hechas en el momento en que se apruebe el plan y, por lo tanto, el grado de ejecución sería importante. Por tanto, nos parece mejor, y por eso planteamos esta propuesta, que aparezcan en un documento aparte en el que se denominen actuaciones acabadas y en servicio pendientes de liquidación. Es verdad que hay actuaciones que están pendientes de liquidación y otras no, y, por lo tanto, no entendemos que tengan que entrar en una relación nominal como si no se hubiesen iniciado los trámites de otra propuesta que no se hava hecho.

La propuesta número 5 habla, en función del desarrollo que viene derivado de la ponencia para el uso de la bicicleta, del ancho de las carreteras, sobre todo del debate de los arcenes. Se propone pasar del marco 6/7 al marco 6/8 para que las cunetas de los arcenes de las carreteras en las que transitan las bicicletas tengan un ancho de un metro.

La propuesta número 6 pretende, está en relación con lo que ha sido un debate tanto en Comisión como en Pleno en el que se plantearon por distintos grupos determinadas actuaciones o inclusiones de carretiles y caminos que no están incluidos ni reconocidos por el Gobierno como carreteras de la Comunidad Foral, bien sean de ámbito general o de la red local. En este caso, nosotros proponemos que para que el Gobierno de Navarra y todos sepamos a qué atenernos es necesario hacer un estudio a modo de inventario para saber realmente de qué estamos hablando, cuántos caminos, cuántas carreteras, cuántos kilómetros, para que, en función de ese análisis objetivo de la situación, podamos tomar unas decisiones. Por lo tanto, nos parece importante y necesario, más que justificado, incluir este estudio a modo de inventario para hacer un diagnóstico y saber realmente de lo que estamos hablando para actuar en consecuencia.

Estas serían las propuestas del primer bloque que tiene este grupo y con base en los argumentos dados solicito el apoyo a las mismas.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Vázquez. Por el otro grupo proponente, señor Burguete, tiene la palabra.

SR. BURGUETE TORRES: Señor Presidente, creo que también sería conveniente que nos posicionásemos en este caso respecto a las propuestas del Partido Socialista.

Nosotros hemos presentado en el segundo bloque las propuestas número 7, 8 y 9. La propuesta número siete tiene su motivación en que después de haber estudiado con mucho detenimiento, porque para nosotros es muy importante, las alegaciones presentadas por las distintas entidades locales, particulares y todas aquellas personas a las que se les ha dado audiencia y participación en este proceso, nos encontramos con una alegación, la número 16, presentada por Edmundo Cía Aznar, administrador y ecónomo de la comunidad benedictina de la abadía de San Salvador de Leyre, en la que se plantea lo que nosotros recogemos en esta propuesta de resolución. Ya sabemos que esta carretera no forma parte de la red de carreteras, pero nosotros entendemos que añadiendo y explicando los particulares antecedentes históricos que tiene la Abadía de San Salvador de Leyre, siendo una actuación muy reducida desde el punto de vista económico y no siendo una práctica habitual que la abadía de San Salvador de Leyre participe en este tipo de iniciativas, pero en este caso recogiendo su sentir expresado en esa alegación, nosotros defendemos esta iniciativa para que desde la cooperación interdepartamental en el Gobierno, bien con el Departamento de Obras Públicas, con el Departamento de Cultura, con el Departamento de Ordenación de Territorio o con el departamento que se considere conveniente, se resuelva esta cuestión. Y también, por otra parte, puede ser una vía alternativa durante la ejecución de las obras de la autovía del Pirineo.

La propuesta número 8 hace referencia a la previsión de una cuestión que a nosotros nos parece que no está contemplada suficientemente en el plan de carreteras, y es la conexión de la autovía del Pirineo con el Valle del Roncal. Esto ya lo hemos comentado en otros momentos, entendemos que irremediablemente tendrá que convenirse con el Estado el desarrollo de ese tramo de la autovía del Pirineo hasta conectar con el Valle del Roncal y, por tanto, sin duda tendremos que hacer alguna aportación económica. Desde ese punto de vista nosotros planteamos que se prevean los costes

derivados de lo que nosotros consideramos un convenio que se tendrá que firmar entre la Comunidad Foral de Navarra y el Estado, y en su caso también con la Comunidad de Aragón en la medida en que ese territorio pertenece a la Comunidad de Aragón, para resolver la conexión del Valle del Roncal con la A-21, con la autovía del Pirineo. Nosotros entendemos que esto no está suficientemente tratado en el plan y que debería recogerse.

Y, por último, la propuesta número 9 hace referencia a un proyecto desarrollado por el Gobierno de Navarra, que ha sido cuantioso, que es la mejora del puerto de Belagua, que ha contado con una inversión de doce millones de euros en los dos o tres últimos años pero que la experiencia del último invierno -veremos si el próximo es igual- nos ha demostrado que hay que tomar algunas iniciativas y algunas acciones para resolver los problemas que habitualmente se generan en época invernal. Por tanto, se tendrán que desarrollar, a nuestro juicio, algunas actuaciones complementarias que resuelvan los problemas que hacen que en los inviernos duros se tenga que cortar el puerto de Belagua en unos puntos kilométricos muy concretos. Desde el respeto medioambiental que, sin duda, va a tener el Gobierno de Navarra, nosotros planteamos implantar las medidas de protección necesarias que eviten el corte de la NA-1370 Isaba-Francia, como consecuencia de la nieve acumulada, que permita garantizar definitivamente el acceso al centro de esquí de Larra-Belagua. Además de que hemos invertido doce millones de euros en la mejora de la carretera, se ha ejecutado una obra muy importante en el ámbito del valle del Roncal del Pirineo navarro como es el centro de esquí nórdico Larra-Belagua. Y el invierno pasado tuvimos que soportar la desagradable experiencia de que algunas pruebas que se iban a desarrollar con carácter nacional se tuvieron que suspender porque la carretera estaba cortada por las inclemencias meteorológicas invernales. Espero que se desarrollen con pleno respeto medioambiental aquellas actuaciones que hagan desaparecer o minimizar esas situaciones que se vienen generando a lo largo del invierno.

Sí lo considera el Presidente, en este turno también me posicionaré respecto a las propuestas del Partido Socialista. Entendiendo la filosofía que se plantea en la propuesta número 2, que propone extender el plan al año 18, hay que decir que esto supondría una ralentización de las distintas inversiones porque esto llevaría aparejada una reprogramación completa del plan, y algunas inversiones que están previstas en los años 12, 13, 14, 15 o 16 se tendrían que trasladar al 17 o 18. Nosotros creemos, que más que en dos cuatrienios, hasta el 2018, el plan debería ejecutarse en dos trienios: Uno, 2011, 2012 y 2013, que se haga una reflexión, tal y como plantean en otra propuesta,

en el primer trimestre del año 14, y otro, 2014, 2015 y 2016, porque si nos vamos hasta el 18 la siguiente pregunta es qué obras vamos a plantear para el 17 y el 18 cuando la mayoría de las entidades locales y el resto de los que han presentado alegaciones pretenden que se aceleren las obras y que se ejecuten cuanto antes. Bueno, en este caso lo que planteamos con esta iniciativa es ralentizar algunas obras, las que se determinen, a los años 17 y 18. Por tanto, compartiendo esa filosofía de que el plan se desarrolle en dos plazos, no acabamos de ver lo de los cuatrienios ni llegar a un total de ocho años.

Vamos a aprobar la propuesta número 3 porque, efectivamente, nos parece bien que se revise el primer cuatrienio en el año 14. También vamos a apoyar la número 4 porque realmente todas las iniciativas que están aquí señaladas están puestas en marcha y algunas liquidadas. La propuesta número 5 también la vamos a apoyar.

La propuesta número 8, que es la que nos parece más interesante, plantea incluir algún estudio a modo de inventario de aquellos carretiles y caminos que dan acceso a núcleos de población. Una vez que tengamos ese inventario ya veremos si a medio y a largo plazo se pueden contemplar otras actuaciones más ambiciosas desde ese punto de vista. Creo que es interesante que conozcamos esa red de caminos locales, que se utilizan como si fueran carreteras porque la distancia es bastante más corta en muchas ocasiones y, por tanto, contemplar a medio y a largo plazo si merece la pena reorganizar el mapa de las carreteras de la Comunidad Foral de Navarra para resolver ese pequeño apartado. Como digo, vamos a apoyar las propuestas del Partido Socialista, excepto la número 2, porque entendemos que aun desde la bonanza de la iniciativa, al final se consigue un efecto negativo desde ese punto de vista. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Burguete. A continuación daremos la palabra a los diferentes grupos para que se posicionen a favor o en contra. Tiene la palabra el portavoz de UPN, señor Valero.

SR. VALERO ERRO: Gracias, señor Presidente. Efectivamente, nosotros vamos a apoyar las propuestas número 2, 3 y 4 del Partido Socialista. Estas tres propuestas hacen referencia a la adecuación y a la aprobación del plan por este Parlamento, con lo cual me parece correcto que lo que se va a aprobar sea a partir de ahora, aunque se haga referencia a las actuaciones que se han hecho en el 2009 y parte del 2010.

La propuesta número 5 hace referencia a lo del 6/8 que comentábamos antes al hablar del tipo de carreteras del ámbito local, Esto fue en el Plan Director de la Bicicleta y le animaría al señor

Jiménez, para que tenga la tranquilidad de que se está adecuando correctamente, que vaya a la página—ya no veo, estoy notando que necesito gafas—80 del plan director de la carretera, en la que se denomina lo que es una actuación de tipo I y lo que es una actuación de tipo E. Ahí viene cómo se denomina cuando es una carretera intensiva o por qué se hace de 6/8. Ahí viene la aclaración de la cuestión técnica con respecto a los arcenes y a la plataforma de carretera.

Estaríamos a favor de incluir ese estudio a modo de inventario. Creo que ese estudio es fundamental e incluso va a ayudar a debatir el resto de propuestas, como las del grupo de Na-Bai, en las que se hace referencia a algunas actuaciones de caminos y carretiles. Yo creo que no podemos hablar de esas cuestiones una a una, sino que hay que hacer el estudio en el ámbito general de la Comunidad Foral, porque, si no, estaríamos discriminando a zonas o incluso poblaciones por conocimiento de cada uno de nosotros o por otro tipo de actuaciones.

No vamos a aprobar estas tres propuestas del CDN y le voy a explicar por qué. Primero, en cuanto a la de San Salvador de Leyre, usted mismo ha dado la explicación, es muy dificil encajarla en el plan de carreteras. Comparto con usted la necesidad y la preocupación, e incluso yo creo que todos tenemos que sumarnos para que en algún momento determinado pueda hacerse esa propuesta, pero creemos que no es el ámbito del Plan Director de Carreteras.

Respecto a la propuesta número 8, le diré que el convenio está pendiente y para qué vamos a poner una cuantificación económica cuando posiblemente Fomento lo pague todo. Lo que no vamos a hacer es tirar piedras contra nuestro tejado desde ese ámbito. Efectivamente, falta poner ese enlace, pero hay que esperar a conocer ese convenio para poder incorporarlo.

Respecto a Isaba-Francia, que me preocupa porque creo que tenemos que ser conscientes de lo que pasa ahí. Creo que lo han explicado, no sé si suficientemente, pero está claro que hay un problema medioambiental. Saben ustedes que hay un problema de que al Gobierno se le impide la actuación en ese punto porque tenemos un problema medioambiental y hay una denuncia a un director del Gobierno de Navarra por una actuación anterior de protección de la carretera. Entonces, por mucho que queramos no va a ser posible hacer una actuación ahí. Esperamos que se solvente esa situación medioambiental y esa situación que se ha generado por vía de denuncia v que en algún momento se pueda acometer la solución definitiva a ese enlace. Por eso, aún compartiendo la opinión de que habría que buscar una solución, es imposible darle la solución porque todos sabemos cuál es y hay un problema medioambiental para ejecutarla correctamente. Esa es la explicación que quería dar. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Valero. Una concreción, en la propuesta 5 y 6 ¿estarían a favor o en contra?

SR. VALERO ERRO: Me las he saltado. Sí, en la 5 y en la 6 estariamos a favor.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Valero. Por el grupo Na-Bai tiene la palabra el señor Amezketa.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Arratsalde on, buenas tardes. Ya sé que algunas veces soy un poco mal pensado, pero me ha parecido en alguna intervención anterior que ha habido unas insistencias en el señor Jiménez o en Na-Bai, reiteradamente, además, porque se ha dicho en varias ocasiones. Seguramente estoy equivocado cuando pienso que eso se dice a lo mejor con segunda intención, pero me parece que había un uso disyuntivo, un uso alternativo. Pueden seguir haciendo todas las elucubraciones que quieran, pero no tengan ninguna duda de que cuando habla el señor Jiménez, cuando habla Koldo Amezketa o cualquier otro miembro de Na-Bai en este Parlamento, quien habla es Na-Bai, sea cual sea la persona que en ese momento tenga la palabra.

Vamos con el paquete de propuestas. Respecto a la propuesta número 2, hay retrasos incluso empezando por el nombre. Lo hemos dicho en ocasiones anteriores, estar hablando en estos momentos de un plan 2009-2016 no tiene ningún sentido porque para cuando esto eche a andar será en el 2011, aunque quede aprobado en el 2010. Pero, además del retraso en el nombre, hay más cosas: una buena parte de su contenido es todo lo que se quedó colgado del segundo Plan de Carreteras, son retrasos, como consecuencia entre otras cosas de retrasos en el cumplimiento económico, es decir, se ha ido hacia atrás en el gasto.

No estamos de acuerdo en llevar este plan al 2018 porque supone retrasar su finalización. De alguna manera, una lectura de esto es que nos parece que quien plantea esto no tiene demasiada confianza en la recuperación económica que pueda venir, porque lo pone como uno de los argumentos para retrasarlo. Las cifras globales, retrasándolo dos años y llevándolo al 2018, nos llevarían a confusión, está claro que esto no es exactamente lo que se ha de hacer, es el acuerdo marco, es el plan marco, es el plan de referencia en todos los sentidos, no solo en las obras, sino también en el gasto.

Hay dos propuestas posteriores que nos parecen lógicas, la número 4, que habla de sacar todo lo que ya está ejecutado. Me parece que es absolutamente necesario. También la número 6 que plantea hacer un catálogo de todas esas cosas que

interesan y que afectan al plan de carreteras, los caminos, las locales, etcétera. Repito, estamos absolutamente de acuerdo con las dos, pero nos parece que son argumentos y a lo mejor habría que plantearse si a este plan, que tenemos encima de la mesa más sus propuestas, no habría que llamarle 2011-2015. Y con lo que se le quita -que son importes que en buena parte están gastados, pagados, abonados, liquidados- y con lo que surja de esa propuesta número 6 y sus consecuencias, quedaría, efectivamente, en un plan de cuatro años y no de ocho. Ya sé que alguien va a decir que la ley no dice eso, dice otra cosa muy diferente, eso ya lo sé, pero el sentido práctico de las cosas a mí por lo menos me obliga a decir que a lo mejor hay que replantearse si este plan con estos importes, con estos contenidos, podemos demorarlo dos años más con todas las consecuencias que eso tiene incluso de tipo económico y de compromiso. Nosotros creemos que no. Por lo tanto, no votaremos a favor de la propuesta número 2.

La propuesta número 3 es consecuencia de la anterior, en definitiva. Estamos de acuerdo en que no se llame 2009-2016, pero si tuviésemos que proponer algo sería lo que hemos dicho antes: 2011-2015.

Con el resto de las propuestas, los números 4, 5, y 6, estamos de acuerdo y nos parece absolutamente lógico y coherente lo que plantean.

Tenemos una duda con la propuesta número 7, aunque vamos a votarla a favor. Cuando se habla de vía alternativa a las obras de la autovía del Pirineo no entiendo muy bien lo que se quiere decir, salvo que se quiera decir que lo que se tiene que arreglar no es lo que está alrededor del monasterio, sino su salida hasta la carretera general por la parte este del embalse. Es decir, teóricamente se puede subir a Leire por dos sitios: por el sitio tradicional antes de Yesa y por otro que está después de la presa, teóricamente, porque esa carretera tiene restricciones. Pero salvo que se arregle la salida hasta la carretera, no veo cómo puede tener un uso alternativo. En todo caso, es evidente que van a mejorar las inmediaciones al monasterio y estaríamos a favor de esta propuesta y de la número 8.

No estamos de acuerdo con la propuesta número 9, porque ya se hizo un proyecto de instalación de barreras contra aludes, etcétera, que fue rechazado precisamente por las gravísimas afecciones medioambientales que tenía. Esa carretera no es un problema fundamentalmente de aludes, no digo que no ocurran nunca, pero esporádicamente y pequeños. Los problemas que se generan en alguna ocasión por aludes son a la altura de Yeguaceros, la curva siguiente y demás, que precisamente es uno de los pocos sitios que tiene defensas para evitarlo. A la altura del refugio, que es donde se trata de

hacer, el problema no es de aludes, y no digo con esto que alguna vez pueda haber algo, el problema es de ventisca y de mantenimiento. Reconozco que el mantenimiento es bastante complicado si no se resuelve lo de las ventiscas, pero hay que buscar soluciones y hay que buscar soluciones pasando por un respeto medioambiental que en los proyectos anteriores no se ha tenido en cuenta y por eso fueron rechazados. Luego, con la excusa de que a partir del refugio ocurre lo que ocurre con la nieve, se ha descuidado limpiar en los últimos años las partes anteriores. Por lo tanto, en principio, tal y como está redactada, si no hay una concreción que garantice, porque no se dice aquí, bueno, ya sé que se ha dicho, pero aquí no se exige esa medida de protección medioambiental, nosotros no estaríamos de acuerdo con esta propuesta.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Amezketa. Tiene la palabra la portavoz de Izquierda Unida, señora Figueras.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Gracias, señor Presidente. Creo que las propuestas que hace el Partido Socialista para encuadrar el debate posterior de las propuestas de modificación del propio plan en el sentido de implementar nuevas acciones son bastante lógicas, incluso, desde el punto de vista de los tiempos. Sabemos que los planes son una hoja de ruta que marca el departamento que los plantea, pero también sabemos que no tienen necesariamente una presupuestación. Algunos planes sí que vienen con presupuestación económica, por tanto, sería una cuestión a despreciar que todo plan viniera con una presupuestación.

Este plan es un referente o una línea de trabajo que nos plantea el Gobierno que necesariamente va a tener que sufrir modificaciones, y por eso no es solo cuestión de discutir de tiempos, sino de la realidad de poder desarrollarlos. Por lo tanto, a mí no me parece descabellado que al final pongamos las fechas correspondientes a las acciones concretas con una evaluación en el primer cuatrienio porque eso nos daría alguna referencia de cómo se ha desarrollado y nos propondría alguna perspectiva para ver cuál es el desarrollo definitivo. Por lo tanto, ahí, estamos básicamente de acuerdo. En la 3 vamos a estar de acuerdo también.

A nuestro juicio las dos propuestas más importantes son la 4 y la 6. En cuanto a la propuesta número 4, todos hemos visto que las actuaciones estaban ya realizadas, por lo tanto, no se corresponden con los tiempos que plantea el plan. El departamento no referencia los tiempos a las actuaciones puesto que ya están hechas, y parece lógico que aquello que está hecho, sobre lo que no se va a incidir y está inaugurado, lógicamente, desaparezca del plan.

La propuesta número 6 tiene interés porque ha surgido recientemente en el debate parlamentario. Es cierto que nosotros traemos alguna propuesta que igual no encaja directamente con lo que es el plan de carreteras propiamente dicho y que, además, no encaja con la subvención del departamento, pero no hay que olvidar que planteamos actuaciones que, por una parte, tienen que ver con el Departamento de Obras Públicas y, por otra parte, con otro departamento y que dificilmente se van a acometer si no hay un convenio, porque son obras de una envergadura económica importante y nos parece que es la mejor solución. Por eso, entendemos que estaría bien incluir el estudio porque nos va a justificar en parte ver que hay actuaciones que están caballo entre lo que tiene que ver con este departamento, con este plan y con otros departamentos. Deberíamos tener una visión un poco más amplia, porque, si no, esos proyectos que son realmente los más lógicos e incluso atractivos desde nuestro punto de vista, probablemente se puedan convertir por mor de la cuestión económica en resoluciones a medio gas, que suelen ser casi siempre chapuzas, o directamente no se van a acometer. Por eso, creemos que estamos en un momento en el que tenemos que tener una visión un poco más amplia de la cuestión y del debate.

En cuanto a las propuestas planteadas por el CDN, la número 7 viene a ser un poco lo mismo. Este acondicionamiento poco tiene que ver con un plan de carreteras, pero nosotros creemos que por encima del encorsetamiento que se le dé a un plan, hay que tratar de que tenga utilidad y de que, además, resuelva problemas, porque algunas actuaciones necesitan recursos económicos y si no se plantean a través de estas medidas igual no se pueden acometer.

Sabemos que la propuesta número 8 tiene que ver con una negociación que transciende al ámbito de Navarra, pero entendemos que las propuestas tienen que tener una visión de conjunto más amplia que lo que directamente afecta a nuestra Comunidad. Esta propuesta que hace el CDN para resolver la conexión con el Valle del Roncal nos parece lógica, por lo tanto, pongamos los medios para que sea una realidad tanto en la parte que nos toca a nosotros como en la de los demás, porque al final, si no, son obras inacabadas.

Respecto a la propuesta número 9, nosotros tuvimos un debate en la legislatura anterior sobre la actuación en el centro de esquí Larra-Belagua. Hicimos una pregunta para saber qué ocurrió cuando hubo que suspender aquella competición de ámbito nacional, que había supuesto una movilización importante y, además, una expectativa económica para el valle. Pero nos parece que aquí se trata más de una buena coordinación, porque el día en que aconteció era previsible que cayera la

gran nevada y ante la duda de poder producirse un accidente de consecuencias desastrosas se optó por cerrar y no actuar. Por lo tanto, nosotros nos vamos a abstener porque creemos que va más por la coordinación y por mantener la carretera en debidas condiciones que en hacer alguna actuación. En principio, nosotros estamos más por la prevención con los medios que tenemos que por una actuación que incida en ese espacio. Por lo tanto, en esta propuesta nos vamos a abstener, y en la 7 y 8 vamos a votar a favor. En cuanto a las propuestas del PSOE, votaremos a favor a favor de todas ellas.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señora Figueras. Turno de réplica, el señor Vázquez y el señor Burguete. Le pido al señor Vázquez que se posicione sobre las propuestas del CDN.

SR. VÁZQUEZ ROYO: Gracias, señor Presidente. Intervendré de manera muy rápida porque la verdad es que vamos a ser un poco reiterativos. En primer lugar, como no puede ser de otra forma, agradezco a los portavoces de los grupos que van a apoyar las propuestas, de la 2 a la 6, presentadas por el grupo socialista en este apartado. Y, por otra parte, quiero matizar alguna valoración que ha hecho el señor Amezketa relacionada con el planteamiento que hace nuestro grupo en cuanto a la planificación o programación del tercer plan director de carreteras, que nosotros llevamos hasta el 2018.

El señor Amezketa nos acusa o dice que tenemos poca confianza en la recuperación económica. Señor Amezketa, nosotros tenemos plena confianza en la recuperación económica, quiero recordarle un dato objetivo -y esto no es futurible, es pasado-, y es que en tiempos de bonanza con crecimientos por encima del 3 y del 4 por ciento en esta Comunidad, y con unos ingresos expansivos y muy importantes, no se cumplió el segundo Plan Director de Carreteras. Entonces, aquí podemos aprobar un plan y podemos aprobar lo que queramos, pero o realmente empezamos a pisar suelo y a ser críticos con nosotros mismos y admitimos cuáles son nuestras posibilidades reales o estaremos haciendo brindis al sol, porque no estaremos haciendo nada real, y, desde luego, yo me atengo a la experiencia pasada. Efectivamente, yo no estaba aquí en el 2002 y, por lo tanto, no conocía la valoración que ha hecho el señor Jiménez que está haciendo esta propuesta global al plan. Eso lo entiendo, no estaba ahí, no conocía sus argumentos, y ahora me explico por qué los vuelven a reiterar en este momento, con lo cual me ratifico un poco en la valoración de que ustedes no están de acuerdo con la filosofía del plan en su conjunto, ustedes harían otro plan diferente, por lo tanto, esa es la cuestión.

Yo no voy a acusar ni a pensar que los portavoces de los grupos que han hecho propuestas no lo hayan hecho con criterio, con objetividad, con miras, no lo voy a hacer, pero, desde luego, algún portavoz debería hacer alguna reflexión para analizar que alguna de las propuestas que se han hecho no están demasiado acertadas -luego las veremos-, no están bien planteadas e incluso no reflejan la realidad de lo que se pretende, y, por lo tanto, los que nos hemos -y esto lo digo honestamente- dedicado a estudiar en profundidad y con responsabilidad el plan a lo mejor lo estamos haciendo con criterios objetivos, con criterios de responsabilidad y, desde luego, pensando en lo que realmente es bueno para la Comunidad, y, sobre todo, real, porque crear expectativas que no van a ser cumplidas es dar hoy una satisfacción pero mañana una crítica permanente porque no se va a dar cumplimiento a nada de lo que en este momento se pudiera adelantar aquí. Y ya no digo nada si aceptamos la propuesta del señor Amezketa de que se adelante al 2015. Pues muy bien, y pasado mañana si quiere, o que no haya plan. Pero, de verdad, yo respeto la opinión de las valoraciones que hacen los portavoces pero, desde luego, entiendo y solicito que también admitan las reflexiones que hace mi grupo con criterios objetivos, que se compartirán o no, pero que, desde luego, son elementos que tienen poca discusión, otra cosa es que políticamente no se coincida.

Respecto a las propuestas que ha planteado el CDN, no vamos a votar a favor de la número 7 porque los monjes del monasterio han hecho sus alegaciones, el Gobierno ha respondido a ellas, están justificadas y, desde luego, no creemos que tengamos que dar una vuelta de tuerca a unas alegaciones que están técnicamente justificadas. Realmente no se ve que el encaje vaya por ahí.

Vamos a votar en contra de la propuesta número 8. Compartimos que hay que hacer esa conexión al Valle del Roncal, aunque entendemos que tiene que estar en el marco de la ejecución de la A-21 en el ámbito estatal correspondiente al Ministerio de Fomento en el término de la demarcación territorial de Aragón. Y la conexión que puntualmente se necesite o se precise para conectar con Navarra no es un elemento que, desde nuestro punto de vista, tenga que entrar en el marco del plan de carreteras, sino que sería un convenio complementario a esa actuación que, desde luego, compartimos, que aquí se ha debatido en innumerables ocasiones y con el que, por supuesto, estamos de acuerdo.

La propuesta número 9 tampoco la vamos a apoyar porque entendemos que la solución viene más a modo de mantenimiento, de corrección de esos problemas más que en una actuación en el plan de carreteras, sobre todo por una razón justificada, que si el problema es de hoy, incluir esta actuación en el plan de carreteras significa hacerla dentro de tres años y a lo mejor no es lógico que una urgencia que precise una actuación inmediata tenga que ser relegada en función de una calendarización del nuevo plan de carreteras. Por lo tanto, al margen de las apreciaciones que ha hecho el señor Valero como portavoz del Gobierno, que en el plano técnico, en el plano jurídico o en plano de defensa del departamento está en su derecho de hacerlas y lo ha puesto en conocimiento de esta Comisión, yo entiendo si se trata de una actuación como consecuencia de que cualquier inclemencia meteorológica puede paralizar el tránsito y cerrar la carretera, no me parece lógico que, si es urgente, la tengamos que programar para hacerla dentro de tres o cuatro años, hagámosla ahora si realmente se puede hacer. Por lo tanto, sí, a la actuación, pero no, a una calendarización tal y como usted lo plantea. Nada más y muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Vázquez. En el turno de réplica tiene la palabra el señor Burguete.

SR. BURGUETE TORRES: Tal y como yo la planteo, señor Vázquez, es para ejecutarla el año que viene. No sé de dónde se ha sacado usted lo de tres o cuatro años. Aquí está, fecha de ejecución: 2011. Por tanto, lo que nosotros planteamos con esta propuesta es iniciar el procedimiento para... Claro que con todo el respeto medioambiental, pero es que eso está contemplado en el plan, no habrá iniciativas sin un estudio de impacto ambiental, y sin una reflexión medioambiental en toda su reflexión, incluso valoración medioambiental como plan que necesitará. Entonces, solo falta que se esté dando la sensación, como se ha querido aquí tergiversar, de que pretendemos hacer una actuación sea cual sea, sin ningún respeto medioambiental. Pues no, nosotros planteamos que es perfectamente compatible el desarrollo social y económico del Valle del Roncal y de otros valles pirenaicos con el respeto medioambiental como se ha hecho hasta ahora. Es que con el mismo criterio y los mismos argumentos no se hubiera ejecutado el centro de esquí nórdico Larra-Belagua. ¿O es que hay alguna novedad respecto a las reflexiones que se hacen hoy aquí de la propuesta de implantar las necesarias medidas de protección con respecto a lo que se decía sobre el centro de esquí nórdico de Larra? Pues lo mismo, que el valor trascendental de aquel espacio era tan trascendente que no se podía hacer nada. Y mire usted si se hizo. Claro, revisando, recortando algunas iniciativas, bueno, con afán de construir, con el afán de hacer y de respetar medioambientalmente. Y nosotros no planteamos aquí ninguna idea descabellada, sino simplemente que se contemplen en el plan las actuaciones que correspondan para resolver los problemas, que no pasan solo por una cuestión de

mantenimiento. Ya sé que algunos de los aquí presentes acuden al Roncal y hablan con los Alcaldes de aquella zona, y les transmitirán lo que nos transmiten a los demás y que no es una cuestión solo de mantenimiento, sino que algún día habrá que abordar una verdadera reforma del puerto de Belagua para que realmente estos problemas se acaben definitivamente, más allá de que haya una labor de mantenimiento, que, por cierto, ha mejorado ostensiblemente en los últimos años, aunque en la fecha señalada no fue la mejor, para resolver estos problemas, ya no solo de aludes, porque, claro, hoy no hay aludes porque se han incorporado actuaciones y ventisqueros que los evitan. Entonces, cuando hay una actuación invernal en una situación de invierno duro, de nieve, posiblemente ni se puedan hacer labores de mantenimiento. Entonces, nos encontramos con esas iniciativas v con esas cuestiones, v con todo eso habrá que establecer medidas correctoras, v la solución que se adopte quizás no sea barata, sino cara, pero esa será la voluntad política que hay que demostrar. Y hoy me llevo una sorpresa: la voluntad política de que no se quiere resolver esa situación. Del Gobierno ya lo conocía, y del Partido Socialista también, pero me llama la atención la oposición de Nafarroa Bai.

Respecto al convenio estoy un poco confundido. El portavoz de UPN y el portavoz del Partido Socialista me han tachado de excesivamente reincidente a la hora de plantear la necesidad de afirmar un acuerdo con el Estado en materia de infraestructuras, nos han tachado a los del CDN de casi todo por insistir tanto, pero hoy, una vez más, aunque no les guste, nos acaban dando la razón sobre la necesidad de que el Gobierno de Navarra firme un convenio con el Estado para resolver esta cuestión. ¿Y el resto de las que hacíamos referencia también? Hoy acaban conviniendo que, efectivamente, tendremos que firmar un acuerdo para resolver está cuestión. Sí, si, claro, que igual ha dicho el señor Valero que nos sale gratis, ojalá, pero si vamos a firmar algo que usted dice que puede salirnos gratis será un convenio, un acuerdo. ¿Cuántas veces les hemos reclamado por activa y por pasiva, en Pleno y en Comisión, y ustedes han dicho que no hace falta, que está todo resuelto, que esto es Alicia en el País de las Maravillas? Pues hoy para rechazar esta propuesta, dicen que habrá que firmar un convenio. Pues bienvenido sea. Y el argumento de que posiblemente el Ministerio de Fomento lo pague todo, pues ojala. Pero, en todo caso, habrá que incorporar esta actuación en el plan de carreteras porque hoy no está contemplada, pague quien pague. Yo no digo aquí que pague Navarra, que prevenga unos costes derivados del convenio y se puede decir quién pagará o no, si no se sabe no se dirá, evidentemente, pero lo único que señalábamos es que esta cuestión, urgente a nuestro juicio, ya no se va a ejecutar paralelamente al desarrollo de la autovía, porque Navarra va a acabar

su autovía para el año 2011 y a día de hoy no hay proyecto ni solución técnica ni muchos menos convenio, y veremos cuándo el Roncal tiene una conexión, como se dice tan alegremente— a menos de veinte minutos de una vía de gran capacidad. Pues ya veremos, no nos dan la razón, pues esperaremos, pero nos la acabarán dando como en la otra cuestión a la que me he referido, Tiempo al tiempo. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Burguete. Terminada su intervención procederemos a la votación de las propuestas. En primer lugar, votaremos la propuesta número 2 presentada por el Partido Socialista. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda aprobada por 9 votos a favor y 4 votos en contra.

La propuesta número 3 del Partido Socialista. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Quedaría aprobada por 10 votos a favor y 3 votos en contra.

Votaremos ahora conjuntamente las propuestas número 4, 5 y 6 si no hay ninguna objeción. Por tanto, ¿votos a favor? Quedan aprobadas por unanimidad.

Votaremos ahora conjuntamente las propuestas número 7 y 8 del CDN. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Quedan rechazadas por 5 a favor y 8 en contra.

Y, por último, votamos la propuesta número 9 del CDN. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada por 1 voto a favor, 11 votos en contra y 1 abstención.

Pasamos a continuación al tercer bloque. Viendo cómo va el debate y que los portavoces tienen claros los posicionamientos, abriremos un turno a todos los portavoces siguiendo el orden en que se han presentado las propuestas. Si alguno de los portavoces quiere hacer uso de la réplica les pediría que se posicionaran con respecto al resto de las propuestas. En primer lugar, tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista, señor Vázquez.

SR. VÁZQUEZ ROYO: Muchas gracias, señor Presidente. La propuesta número 10, según el orden que nos han presentado, pretende adelantar la actuación número once que viene contemplada en el plan, con el argumento de que esta actuación estaba programada, desde nuestro punto de vista, de forma desacertada en función de lo que es el desarrollo de las variantes del eje del Ebro, las anteriores y posteriores a esta intersección, que es la zona de los Abetos. Están en construcción todas las variantes anteriores: Mendavia, Lodosa, Milagro, Arguedas y Valtierra. Y, por lo tanto, considerábamos desajustada la programación de esta actuación en los años 2014 y 2015. Consideramos que habría que adelantar esta actuación en esta línea de adecuación en ese desarrollo.

La propuesta número 11 consiste simplemente en una corrección que hay que trasladar del segundo plan al tercero, tal y como venía incorporada en el segundo plan, no como ha venido recogida en el tercer plan en el que se denominaba Viana-variante-Aras, en la que está incorporada la variante de la primera localidad, en este caso la población de Viana.

Por otra parte, la propuesta número 12 trata de incorporar o complementar una actuación que ya viene en el plan hasta la localidad de Sesma, pero falta un tramo entre Sesma y Lodosa que consideramos necesario incorporar para desarrollar el cien por cien de este trazado de carretera.

La propuesta número 13 también trata de recuperar una actuación que figuraba en el segundo Plan Director de Carreteras y que ha desaparecido en el tercero sin ningún tipo de justificación, teniendo en cuenta que nadie había renunciado y, por lo tanto, que las expectativas que se pretenden sacar o llevar a adelante en función de ejecutar esta actuación siguen intactas y en las mismas características que en su momento se plantearon.

En la propuesta número 14 se trata de incorporar la variante de Cabanillas, que también figuraba en el segundo plan y que ha desaparecido en el borrador del tercero. Entendemos que debe ser incorporada por las mismas razones.

En la propuesta número 15 planteamos una variante sur en la localidad de Cascante, entre la N-121-C y la N-6900. La motivación está muy clara: esta variante pretende sacar la circulación del casco urbano cuando se desarrolle la A-15, Medinaceli-Tudela, que va a converger en este caso con la N-6900 a la altura que corresponda y que va a conectar la otra vía de gran capacidad, la N-121-C. Por lo tanto, no es lógico que haya un tránsito en este caso favorable a vías de gran capacidad y que no hagamos una variante en Cascante para sacar del casco urbano la circulación de los accesos de entrada y salida a estas vías de gran capacidad.

En la propuesta número 16 también tratamos de incorporar una nueva actuación, la de la variante de Caparroso. Entendemos que está más que justificada viendo la prioridad de las variantes que están incorporadas al plan y teniendo en cuenta que es una población que queda partida por la N-121 y en la que hay un alto grado de peligrosidad. Por lo tanto, vemos más que justificada su incorporación.

La propuesta número 17 recoge una actuación que mi grupo viene solicitando habitualmente: es la intersección de la N-121-C con la carretera de Murchante. Entendemos que es el momento de incorporarla al plan para que no haya ningún problema de ejecución. Quiero recordar las actuacio-

nes que se han hecho gracias a las iniciativas parlamentarias que se han llevado a cabo a lo largo de estos años en relación con este cruce. Este cruce ha llegado a ser un tramo potencialmente peligroso y, por lo tanto, entendemos que es prioritario que se desarrolle cuanto antes en la forma que se está planteando para evitar este peligro en la zona de La Ribera.

La propuesta número 18 recoge una actuación más sencilla, pero, en cualquier caso, también la consideramos justificada. Son los accesos a Solchaga en una distancia de 2,7 kilómetros.

La propuesta número 19 trata de mejorar el acceso de que se haga un nuevo puente en la NA-5008 que, en cualquier caso, viene a dar respuesta a un problema que se ha generado en la zona de Torres de Elorz como consecuencia de la ejecución de la autovía A-21 con desarrollo en esas zonas urbanas de algunos almacenes que precisan el acceso de camiones de gran tonelaje, lo que ha generado algunos puntos bastantes delicados que impiden el tránsito de forma razonable por esta zona. Por lo tanto, consideramos justificado mejorar este puente.

Por último, la propuesta número 20 trata de la intersección de la NA-160, carretera de Tudela a Cintruénigo, con la NA-6801 a través de una rotonda para permitir el acceso seguro al polígono industrial de Cintruénigo. Me posiciono hasta la...

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): 55, tiene también la in voce número 1.

SR. VÁZQUEZ ROYO: Muy bien, muchas gracias, señor Presidente. Votaremos en contra de la propuesta número 21 de Nafarroa Bai porque ya está incluida en las alegaciones y recogida con la referencia IP5.

En cuanto a la propuesta número 22, votaremos en contra porque este estudio está recogido y de alguna manera en parte está reconocido en el IP6 y en el IP7.

En cuanto la propuesta número 23, por los mismos motivos, porque es fruto del estudio de los carretiles o caminos que acaban de ser aprobados y con eso se estaría planificando el futuro. El mismo argumento tenemos para la número 24.

Respecto a la propuesta número 25, según las noticias que yo tengo, no sería necesario ejecutar nada porque se ha actuado recientemente en esta carretera.

La propuesta número 26 es una cuestión que, al parecer, puede estar encuadrada en las tareas de conservación. Por lo tanto, votaremos en contra.

La propuesta número 27 está incluida en el plan con la actuación número 158, por lo tanto, no tendría sentido aprobarla ahora.

En cuanto a la propuesta número 28, entendemos que es conservación, por lo que también votaremos en contra.

Votaremos en contra de la propuesta número 29 porque está incluida como actuación número 101. También votaremos en contra las propuestas número 30 y 31.

La propuesta número 32 está incluida como actuación 102, por lo tanto, no procede apoyarla.

Votaríamos a favor de la propuesta número 33, entendiendo que habría que hacer una corrección. La denominación es concretamente la ejecución de los accesos de entrada y salida desde la N-121A a Sunbilla, y la motivación o argumentos deben de quedar en un elemento complementario. Entonces, se trataría que Nafarroa Bai hiciese esta corrección porque estamos de acuerdo con el hecho concreto del acceso, pero no conque aparezca literalmente el acceso tal y como está redactado, sino que aparezca el problema y después la motivación. Como he hecho en la propuesta de Murchante.

Votaremos en contra de la propuesta número 34 porque está incluida como actuación número 22.

Votaremos a favor de la propuesta número 35 del CDN, al margen de la anualidad que usted está metiendo en todas, pero como concepto de lo que pretende conseguir estaríamos de acuerdo.

Votaremos en contra de la propuesta número 36 porque el estudio de la variante de Tudela ya está incluido en el plan de carreteras. También votaremos en contra de la propuesta número 37 porque también está incluida la variante de Estella, por lo tanto, no procede volver a plantearla.

Respecto a la propuesta número 38, estamos de acuerdo en el concepto, pero no estamos de acuerdo en la programación anual porque no se ha metido ningún tipo de calendario, hay que reprogramar el plan, como se ha dicho antes. Por lo tanto, con el concepto estamos de acuerdo, pero no con la programación.

En cuanto a la propuesta número 39 estamos de acuerdo entendiendo que se trata de cerrar la glorieta en el punto kilométrico 90,800 y hacer una nueva en el 91,500. Realmente no se entiende muy bien lo que se pretende hacer. Aquí ya hay una glorieta abierta y ahora creo que usted quiere decir que se cierre esa glorieta y, por lo tanto, se haga una nueva después. Esa matización habría que hacerla, pero, en cualquier caso, con la filosofia estamos de acuerdo.

Entiendo que usted hará decaer la propuesta número 40 porque es una copia de la que yo he planteado, en el mismo punto y con la misma solución.

Votaremos en contra de la propuesta número 41 porque está incluida en el IP 17, después de las alegaciones, según hemos podido constatar. Ocurre lo mismo con la propuesta número 42, que está incorporada en la actuación número 47 y 48.

Votaremos en contra de la propuesta número 43.

Respecto a la propuesta número 44, votaremos en contra, aunque vemos que se ha presentado una in voce que no se parece en nada a lo que planteaba aquí. Desde luego, a mí, particularmente además de cómo portavoz del grupo como conocedor de la zona, me parece que este planteamiento que usted hace está muy mal hecho, con todos mis respetos. No, no, miré, ahora ha planteado otra cosa que no tiene absolutamente nada que ver con lo que ha planteado aquí. Entonces ¿por qué no hasta Monteagudo?, ¿por qué se queda en Cascante? Ahora ya lo matiza de otra manera y, por lo tanto, ya hablaremos cuando llegue el momento. Pero, desde luego, inicialmente no.

En cuanto a la propuesta número 45, votaremos en contra. En el plan viene recogida una mejora que está justificada sobre la base de la IMD, la intensidad de circulación de vehículos en esa carretera, y, por lo tanto, no justificaría el desdoblamiento en este caso en función de este parámetro que es objetivable.

En cuanto a la propuesta número 46, de Izquierda Unida, no estamos de acuerdo porque este tramo que falta, que son unos pocos metros, está incluido en el estudio de información pública que Fomento está publicitando de la carretera o de la conexión que hay que hacer con la A-68 o 232 en el término de La Rioja, y el tramo de Navarra también se incluye en ese estudio.

Votaremos en contra de la propuesta número 47. A esta le ocurre un poco como a la anterior que hemos mencionado. En este caso, entiendo que decaería, porque se está aceptando una propuesta del CDN para cerrar la glorieta en el punto kilométrico 90,800 y, desde luego, si se hace la glorieta no se hace el puente. Por lo tanto, entiendo que debería decaer, pero en cualquier caso usted tiene la última palabra.

En la propuesta número 48 ocurre lo mismo. La señora Figueras plantea una modificación de la salida hacia Murchante, N-121, cuestión que ya ha presentado mi grupo parlamentario y, por lo tanto, debería decaer.

La propuesta número 49 habla de la construcción de un nuevo puente de acceso a Sangüesa. Votaremos en contra porque el nuevo puente de Sangüesa ya está incluido en el plan.

A la propuesta número 50 le ocurre algo parecido. Figura en el plan de carreteras como vía romana y como actuación número 130. Es decir, esta actuación que usted plantea aquí viene recogida en el plan de carreteras y está programada como la actuación número 130. Por lo tanto, no procede admitirla.

La propuesta número 51, se refiere a la variante de Cascante sobre la 6830. La verdad es que tengo que reconocer que estuve también pensando en traer esta variante, pero en este momento no estaría muy justificado teniendo en cuenta que el desarrollo industrial de Cascante no pasa la circulación por esta carretera, y en el casco urbano, que es donde se producía el atasco, sobre todo de cisternas de aceite que iban a la empresa de aceites Urzante, que en estos momentos se ha trasladado a la agroalimentaria y, por lo tanto, no parece muy justificado hacer esta variante.

Vuelve usted a plantear la variante de Cascante, la 6900, que inicialmente yo había planteado, con lo cual volvemos a las mismas, usted coincide con el planteamiento que ha hecho mi grupo.

La propuesta número 53 trata sobre la variante de Ablitas entre las carreteras 3042 y 3010. No estamos de acuerdo con esta variante porque realmente quien conozca esa zona verá que esta variante no resuelve absolutamente nada. Resuelve una pequeña parte del tránsito de vehículos que pueden ir de Ribaforada a Tudela o de Tudela a Ribaforada. Pero, en cualquier caso, el paso por Ablitas queda completamente abierto por las intersecciones de la 121, de la carretera de Barillas, etcétera. Ni se resuelve nada ni estaría justificada la inversión en relación con el beneficio que pudiéramos obtener con esta variante.

En cuanto a la propuesta número 54, como acabo de enunciar, yo había planteado la variante de Cabanillas, usted plantea la variante de Cabanillas y Fustiñana y, por lo tanto, procedería, si a usted le parece, señora Figueras, que hiciese una corrección en su propuesta y quedase solamente la de Fustiñana. La de Cabanillas estaría incluida por la petición que yo he hecho y la de Fustiñana podría mantenerse como propuesta que nosotros votaríamos a favor.

Propuesta número 55. Usted plantea una rotonda sobre la 160 que una esta zona con la avenida de Huertas Mayores y la verdad es que me ha costado verdaderos esfuerzos interpretar lo que usted quería decir en esta propuesta. Y llegado al punto de interpretación de lo que usted quería decir, entendemos, primero, que esa rotonda corresponde al desarrollo residencial del Queiles, que tiene una actuación complementaria en el Ayuntamiento de Tudela y que nosotros no entendemos que deba entrar en el plan de carreteras. Pero hemos planteado una propuesta in voce número 1, que se ha repartido y la tienen todos ustedes, porque consideramos necesario y oportuno que se puedan acometer los accesos a Tudela en la carretera 160, es decir, en el mismo sitio, pero hablando de accesos, mas que de una rotonda concreta, entre la circulación que viene de Cintruénigo y Corella en dirección a Tudela y viceversa. Por lo tanto, votaremos en contra en la 55, pero, de alguna manera, se compensa con la in voce número 1 que ha presentado el grupo socialista. Nada más y muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Señor Vázquez, ¿la in voce número 5 de Izquierda Unida?

SR. VÁZQUEZ ROYO: No estamos de acuerdo con la in voce número 5 de Izquierda Unida. Además, porque hay una cuestión, que entendemos que es contradictoria. Si estamos eliminando actuaciones en el desarrollo de Guenduláin no entendemos cómo se pueden mantener las actuaciones destinadas al desarrollo de diferentes servicios, si no hay desarrollo, no hay servicios. Por lo tanto, no estamos de acuerdo.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Vázquez. A continuación tiene la palabra el portavoz de Nafarroa Bai para exponer sus propuestas y posicionarse respecto a las de otros grupos.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Nosotros respetamos las propuestas que hacen el resto de los partidos, respetamos el trabajo, respetamos todo lo que hay que respetar como también esperamos que nos respeten a nosotros. Pero, claro, si no estamos de acuerdo, simplemente es que no estamos de acuerdo, y como no estamos de acuerdo votamos en contra de ello y no nos posicionamos a favor.

Nosotros también hemos estudiado el plan y nos hemos movido sobre el terreno exactamente igual que el resto de los partidos para proponer las inclusiones que nos parece que le faltan, por lo menos una parte de las inclusiones, las que a nosotros se nos han ocurrido.

Es evidente que esto es un trabajo complementario. Algunas, muy poquitas, de unos y otros coinciden. La mayoría de ellas, las presentadas por cada grupo, no tienen nada que ver con las presentadas por otros grupos.

No solo vale presumir de haberlo mirado y demás, sino que por lo menos se debería aceptar que a lo mejor los demás también hemos podido hacer lo mismo, aunque no hayamos coincidido. Le voy a citar una propuesta que nosotros no teníamos ningún inconveniente en apoyar, la número 15, del Partido Socialista. Es evidente que cuando el Gobierno del Estado ha retrasado la construcción de esta autovía sine díe, y esa ha sido la expresión que usó la Consejera de Obras Públicas en su última comparecencia, pues a la vista de fechas que había para otras cosas que no eran sine díe y que se iban hasta el 2013, 14 y 15, pues tengo que pensar que esto no es ni de lejos para la

próxima legislatura, y, sin embargo, nos parece que en todo caso y desde un punto de vista absolutamente objetivo es importante, es necesario, y vale la pena hacer esa obra.

Las que hemos hecho nosotros las hemos hecho con el mismo criterio. Cuando pedimos que haya revisiones de pavimento, mejoras de pavimento, porque están francamente deterioradas, no me diga que eso no tiene nada que ver con el plan v que ya hay un servicio. El punto 15 del plan de carreteras dice que la conservación de carreteras tiene como sentido primordial tal y tal. La importancia que el tercer plan director de carreteras 2009-2016 confiere a la conservación es la cifra de cuatrocientos seis millones de euros, lo dice el plan en la página 97. Y como no sabemos si las que queremos que se hagan se van a hacer o no, porque no están detalladas, porque está la cifra global, lo que queremos es que se incluyan y lo que pedimos es que se les haga caso.

En cuanto a la propuesta número 21, creo que ahí hemos coincidido, porque me parece que es igual o muy parecida o la misma en el fondo que la número 43, del CDN, que ya sabemos que va a ser rechazada por lo que acaban de decir.

Las propuestas números 22, 23 y 24 se refieren a una zona absolutamente abandonada como es el valle de Urraúl, pero siga sin hacerle caso.

Las mejoras que vienen en las posteriores son las que ya le ha dicho antes.

Propuestas números 33 y 34. La número 33 no está recogida en el plan, y además de no estar recogida en el plan, cosa que debería haberse hecho probablemente en el anterior previendo no solamente la 121, sino las consecuencias de la 121, lo que nosotros decimos es lo que dice el Ayuntamiento, porque llevamos muchos años hablando de esto con el Gobierno de Navarra, que ya nos ha enseñado cuál es su solución, y si quitamos a esto lo de distinto nivel y en ningún caso a su mismo nivel pues esa es la propuesta que el Gobierno tiene y que ha llevado y ha sacado al pueblo a la calle durante un montón de tiempo. Y se han parado esas movilizaciones precisamente porque el Presidente del Gobierno se comprometió a hacerla, no como estaba previsto, sino, según él, con arreglo a las peticiones que del Ayuntamiento de Sunbilla habían surgido. Bueno, pues al final según la posición que sobre esto se tome, veremos si las promesas del Presidente del Gobierno, hechas en un momento determinado, a lo mejor en la euforia de una inauguración, son promesas a tener en cuenta y válidas o son simplemente titulares de periódico con la absoluta y sana intención de luego no cumplirlas.

En cuanto a la propuesta número 34, estamos en las mismas. No se trata de hacer un acceso de entra-

da y salida, sino de hacer un acceso de entrada y salida seguro. Y para eso se indica esa exigencia añadida.

Nosotros no descalificamos ninguna de las propuestas, votamos a favor o votamos en contra en función de lo que parece interesante, nos parece posible o nos parece deseable, pero en ningún caso las descalificamos. Lo que no puede ser, después de haberle oído a usted es: lo mío sí, y lo de los demás nada, lo que yo propongo sí y lo de los demás no vale para nada. Aquí quien está considerando que los demás no trabajamos, no que lo hacemos mal, sino que no lo hacemos, es usted mismo. Nosotros estamos intentando resolver necesidades.

De todas formas, a mí me surgen dudas después de haberle escuchado y esas dudas se van a resolver dentro de poco rato cuando veamos las votaciones. Y vamos a ver cuáles son las diferencias entre el Partido Socialista y el partido del Gobierno, porque si esas coincidencias, como puede entenderse, son muy coincidentes a lo mejor lo que tendríamos que pensar es que ha habido un acuerdo y un reparto previo de las cosas a hacer y a introducir, y que en definitiva la Comisión hay que convocarla porque hay que vestir al santo y, además, porque hay que cumplir las mínimas exigencias democráticas, pero el bacalao está cortado en otro sitio. Lo vamos a ver enseguida, muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Amezketa. Tiene la palabra el señor Burguete.

SR. BURGUETE TORRES: Muchas gracias, señor Presidente. Las propuestas número 35 a la número 45, del CDN, se defienden por sí solas, aunque haré alguna complementación para aclarar algunos aspectos que se han señalado.

La propuesta número 35 habla de estudios de viabilidad técnica y de compromiso de estudios informativos referidos a los accesos al nuevo tramo de la A-15 desde el límite con la provincia de Zaragoza hasta la A-68 y la AP-15. Nosotros entendemos que esta iniciativa tiene que ejecutarse en el año 2012, de ahí que, en plena consonancia con lo que representa el plan... El plan está señalado cuando menos en tres ámbitos distintos: uno, señala las obras a ejecutar; dos, señala la anualidad correspondiente; y, tres, señala el presupuesto. Evidentemente, nosotros no tenemos el trabajo técnico hecho del presupuesto de cada una de las iniciativas, pero cuando menos señalar la obra y la anualidad en la que queremos que se inicie la inversión, creo que eso está plenamente en coherencia con lo que se señala en el plan.

Hay algunas propuestas que ya sabemos que están en el plan, como el estudio de viabilidad téc-

nica y compromiso de estudio informativo de la variante norte de Tudela, ¿pero será usted capaz de decirme que estará para el año 2012? Eso es lo que nosotros decimos, esa es la particularidad que nosotros aportamos. Ya nos hemos leído las alegaciones del Ayuntamiento de Tudela, que, por cierto, está siendo bastante crítico con el Gobierno de Navarra, no solo en materia cultural. Su alegación ha sido incorporada, desde el punto de vista de que se acepta un estudio de viabilidad técnica, pero no dice cuándo se va a hacer. Nosotros decimos que el estudio de la variante norte de Tudela se haga en el 2012. Y, respecto a la variante de Estella, también incorporada en el plan, nosotros también decimos que se haga el estudio en el año 2012. Luego ya veremos cuánto cuesta y cómo lo financiamos. Pero esa es la particularidad de este tipo de iniciativas. que se han querido desacreditar diciendo que ya están, y vo digo que están, pero no están, porque no se señala cuándo, y nosotros lo que señalamos es cuándo.

Lo mismo hacemos con los estudios de viabilidad técnica de las variantes de Lizaso-Arraitz, Bizkarreta y Mendigorría. Bizkarreta será la única localidad que no va a tener resuelto el tránsito de tráfico por el centro de su localidad cuando se ejecuten los túneles de Erro, porque tanto Erro como Espinal lo resuelven. Los túneles de Erro, previstos con una inversión de ochenta millones de euros, tienen para el año 2011 la nada despreciable cantidad de ciento sesenta y tres mil euros -es para que nos situemos-. Pues Bizkarreta será la única localidad que no lo va a tener resuelto. Por eso, nosotros decimos que se haga un estudio de viabilidad técnica, junto con el resto de las variantes que se plantean, en el año 2012, y, a partir de ahí, que se ejecute. Y si es en el marco del desarrollo de los túneles de Erro y de Mezkiritz que, largo me lo fiáis con la planificación que en este momento tenemos, que se incorpore también la ejecución paralela, pero para ello habrá que hacer los estudios de viabilidad técnica. Por tanto, creo que está plenamente justificada.

La glorieta, ¿abierta o cerrada? Yo, simplemente, con decirle que le agradezco mucho que nos vaya a votar a favor, me es suficiente.

La propuesta número 40 es muy similar a la número 39. Usted dice que hay una similar anterior. Bien, pues vote usted a favor de la nuestra, que nosotros votaremos a favor de la suya. Yo ya se lo señalo, nosotros vamos a votar a favor de la del Partido Socialista, vote usted a favor de la del CDN y no aparecerá dos veces en el plan, aparecerá solo

Propuestas de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Dice que ya están incorporadas en el plan. No voy a leer la contestación a las alegaciones que presentó el señor Torrens como Presidente, porque algunas cosas se aceptan, pero otras no. Dice que se acepta parcialmente lo alegado; en otro apartado, las 3, 4 y 5 se dice que este tipo de actuaciones no están planificadas individualmente, sino que son objeto de una programación por el servicio de conservación; la modificación del puente no se justifica por la IMD de la carretera. Claro, si usted me dice que las alegaciones que presenta la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona están incorporadas al plan, y yo estoy leyendo esto, pues o no se ha leído el plan o no se ha leído las alegaciones o se está faltando a la realidad, porque yo no me lo estoy inventando. Iba a señalarles la página, pero como no están paginadas no se la puedo decir, pero, en fin, está en la penúltima página del texto que nos remitió el Gobierno respecto a las alegaciones. Y nosotros hemos recogido esas alegaciones de la Comarca de Pamplona no porque sí, sino porque entendemos que están plenamente justificadas.

Puente de Iso y Orradre. Ya sabemos que está en el plan y en el plan del Pirineo y en el que haga el Gobierno después, porque el Gobierno acabará haciendo, señor Vázquez y señor Valero, un nuevo plan del Pirineo, ya verán ustedes como sí. Pero nosotros preguntamos: ¿cuándo se va a hacer? Y nosotros decimos: en el 2011. Esa es la particularidad de nuestra propuesta y como ahora ustedes han sido muy generosos dando una extraordinaria baza al Gobierno al ampliar en dos años la ejecución del plan, pues nosotros ya marcamos cuáles son las prioridades. Claro, el plan iba a llegar hasta el 2016 y ahora va a llegar hasta el 2018, eso ¿qué va a suponer? Pues la ralentización de las obras. ¿Cómo no va a votar UPN a favor? Encantado, ha votado a favor. Por eso CDN ha votado en contra. Nosotros lo que planteamos en esta iniciativa es que se haga cuanto antes, porque la otra parte, la otra fase del puerto de Iso ya se ha hecho, y porque si realmente se quiere mejorar la calidad de vida del Pirineo, habrá que invertir en el año 2011, como plantearemos cuando proceda que los túneles de Erro no tengan una intrascendente cantidad de ciento sesenta v tres mil euros cuando requieren una inversión de ochenta millones de euros. No sé en qué plan Navarra 2012 lo vamos a incorporar, porque ochenta millones de inversión frente a ciento sesenta v tres mil euros para el 2011, pues ya me dirá usted.

Propuesta número 43. Alegaciones del Ayuntamiento de Urraúl Alto. Es interesante ir a Urraúl Alto y, además de Santa Fe, ver cuál es su situación, pues es una de las zonas más desprotegidas de esta Comunidad. Pues se están planteando una serie de medidas, yo creo que bastante justificadas, de mejora de las comunicaciones.

En cuanto a la propuesta número 44 ya ha comentado el señor Vázquez que hay una propues-

ta in voce número 6. Y quiero referir expresamente a la del Ayuntamiento de Sangüesa. Me parece extraordinariamente interesante que se plantee que la IMD no justifica el desdoblamiento a cuatro carriles, pero, claro, con el mismo argumento yo podría señalar, oiga, ¿cuáles son los sesudos estudios desde el punto de vista técnico que justifican las variantes que plantea el Partido Socialista? Dice que hay que hacer la variante de Caparroso... Plantean bastantes iniciativas y yo pregunto cuál es la justificación técnica. ¿Está eso justificado técnicamente o no está justificado técnicamente? Porque que me argumente que la IMD de Sangüesa no justifica un desdoblamiento de cuatro carriles, pues me parece muy bien, pero ¿la carretera Sesma Lodosa está justificada o será una valoración que hace el Partido Socialista con plena legitimidad y dice que lo plantean para mejorar? ¿Y la variante de Cabanillas? ¿Cuál es la IMD por Cabanillas? ¿Justifica la variante? Yo no se lo pregunto, pero como usted ha justificado ese argumento para rechazar la propuesta de Sangüesa... Nosotros lo que planteamos aquí es recoger la alegación del Ayuntamiento de Sangüesa, que nos parece perfectamente legítima y defendible, porque esta localidad, con un número importante de habitantes, no está comunicada con una gran vía de capacidad. Y lo que plantea es que un tramo, de 6 o 7 kilómetros, sea desdoblado en cuatro carriles, dando acceso a la cabecera de comarca, a la merindad y a un importante polígono industrial, que ojalá sea más importante en el futuro. Lo que se está planteando es eso. Y el Gobierno está planteando dar una serie de soluciones concretas y puntuales de mejora de la actual carretera. Ni más ni menos que eso, eso es lo que está proponiendo, eso es lo que está defendiendo. Y no plantea ni cuándo y ni cómo, porque según lo entendido se va a incorporar en las obras de la autovía del Pirineo, pero, en fin, supongo que habrá que hacer algún proyecto y algún estudio medioambiental. Bueno, por tanto, ya veremos cuándo se ejecuta esa solución que da el departamento que a mí no me gusta, al CDN no le gusta y al Ayuntamiento de Sangüesa tampoco, porque no alegó para eso, alegó para desdoblar a cuatro carriles, y eso es lo que reivindicaba el Ayuntamiento de Sangüesa. Nosotros no nos guiamos por esas cuestiones.

A continuación me referiré a las propuestas del Partido Socialista, porque es el turno para ello ¿verdad, señor Presidente? Seré breve. Sobre Viana-Variante-Aras con la intensidad media, con la IMD, adelante. La variante de Sesma-Lodosa, con el mismo argumento, también. Pero falta que nos diga cuándo quiere que se ejecute, porque es un dato importante. Usted que ha sido tan crítico con la redacción que han hecho el resto de los grupos, le pregunto, ¿cuándo quiere que se haga

la Viana-variante-Aras? 11, 12, 13 14, 15, 16, 17, 18, ¿le da igual cualquiera de esos años? Porque como no ha señalado nada... Nosotros estamos de acuerdo en la variante Sesma-Lodosa y en el puente del río Ebro, que seguramente estará justificado técnicamente, también. ¿Cuándo? Pues cuando quieran ustedes y el Gobierno, si les parece en el 2018, pues en el 2018, si les parece en el 2011, pues en el 2011, cuando quieran.

Respecto la variante de Cabanillas diremos, que seguro está justificada con la IMD, pues también estamos de acuerdo. ¿Cuándo? Pues cuando les parezca conveniente. ¿La variante de Caparroso? Igual. ¿Cómo no vamos a estar de acuerdo en que se ejecute la variante de Caparroso?

Pero que se tenga en cuenta una cuestión, que ninguna de estas variantes había sido alegada, ninguna de ellas, por tanto, o al Ayuntamiento no le interesaba o no se dio por aludido o no le pareció conveniente alegar, porque ese es un dato, todas las entidades locales tuvieron acceso a ese dato, y todas las que quisieron pudieron alegar, y a mí me llama la atención que Caparroso no alegue, que Cabanillas no alegue, que Sesma y Lodosa tampoco aleguen la ejecución de estas obras. A mí me parece curioso. Nosotros no hemos seguido ese criterio, hemos seguido el criterio de las alegaciones porque eso demuestra interés cuando menos de las entidades locales a la hora de defender sus teorías.

Respecto a los accesos a Solchaga, también le vamos a decir que sí, al nuevo puente de la 5008 también, y a la intersección de Tudela, de la que ya hemos hablado y es igual que la suya, nosotros también votaremos a favor y supongo que usted también.

Respecto a las propuestas de Nafarroa Bai, en cuanto a la número 28, nosotros entendemos que la número 43 tiene fecha y esta no, pero, como hemos señalado que son las mejoras de los accesos de Urraúl Alto, nosotros entendemos que en la nuestra hay fecha, pero en fin, la votaremos también a favor. Urraúl Alto, número 22, de Nafarroa Bai también le daremos el visto bueno. Ezcániz, pueblo que conozco porque he estado bastante veces. También daremos nuestro apoyo. Por cierto, el Gobierno de Navarra tiene ahí una finca importante que se llama Aizkurgi.

Había una alegación, que creo que ya está aceptada, respecto a la carretera NA-411, entre Urritza y Lizaso, la número 25, por tanto...

Hay algunas cuestiones incorporadas sobre mejoras de pavimento. Yo no sé si las mejoras de pavimento tienen que estar incorporadas como una actuación concreta en el plan de carreteras o si se deben circunscribir al ámbito del mantenimiento, gestión y conservación. Respecto a la propuesta número 27 sobre Irurtzun-Madotz-Lekunberri, creo que hay una alegación contestada satisfactoriamente.

Respecto a la mejora de cunetas en la NA-4015 le diré lo mismo que la anterior y también respecto a la mejora del pavimento entre Zia y Aróstegui. Respecto a la mejora de la carretera NA-170 entre Zubieta y Lozabian, plan de conservación, igual que en la NA-4031 dirección a Eratsun, que es la propuesta número 31.

En cuanto a la propuesta número 32, que es la mejora del pavimento entre Latasa y Muskitz, yo diría algo parecido.

Vamos a votar a favor de la propuesta número 33.

Respecto a la propuesta número 34, la petición de Bera recogida en las alegaciones yo creo que era de otro tenor distinto al que se plantea aquí. Por tanto, manifiesto un poco de reserva en cuanto a esta materia.

Le daremos el visto bueno a la propuesta número 46 de Izquierda Unida, aunque creemos que la número 35, que es nuestra, también lo recogía. A la propuesta número 47 también le damos el visto bueno. Respecto a la modificación de la salida hacia Murchante, hay otra propuesta del Partido Socialista, pero también la apoyaremos.

Respecto a la construcción de un nuevo puente de acceso a Sangüesa, es lo mismo que hemos señalado en la anterior. No es una cuestión que haya planteado el Ayuntamiento en el plan de carreteras, y bien que lo podría haber hecho, pero ha querido dirigir sus esfuerzos al desdoblamiento. Si el Ayuntamiento no lo defiende, solo falta que nosotros estemos planteando aquí algo que no defiende la entidad local. Digo que no está alegado.

Respecto a la ampliación del firme y eliminación de curvas, yo creo que con un plan de conservación podría resolverse la variante de Cascante.

¿Y la variante de Ablitas? Hay una alegación del Ayuntamiento de Ablitas sobre la variante que no creo que coincida con lo que se está planteando aquí.

Vamos a votar a favor la propuesta in voce del Partido Socialista.

Esperaremos a ver qué nos dice UPN sobre las propuestas 2, 3 y 4. Y no votaremos a favor de la propuesta número 5, de Izquierda Unida. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Burguete. Por Izquierda Unida tiene la palabra la señora Figueras.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Gracias, señor Presidente. Quiero comenzar diciendo que todo iba por unos derroteros normales hasta que viene el Partido Socialista, porque no me gusta personalizar, y dice: ustedes no tienen ni idea de lo

que es esto y ya se van a enterar porque yo se lo voy a explicar. Y entonces nos explica cómo se discute, cómo se conoce un plan, cómo se elabora y, además, se permite el lujo de decir que las propuestas que coincidan con las suyas, como se van a votar primero las suyas, que decaigan directamente. Pues no. Yo creo que las cosas no se hacen así, sino que las cosas se hacen de la manera en que la mayoría de los grupos parlamentarios tenemos como norma, es decir, cada uno con las limitaciones que tiene y, además, yo se lo digo por activa y por pasiva al Partido Socialista, no tengo ningún inconveniente en reconocer las limitaciones personales que pueda tener, pero, por favor, como yo ya lo reconozco previamente, no hace falta que nos vayan dando lecciones, no vaya a ser que al final haya que darles a ustedes las lecciones porque a mí me parece que esto no es de recibo, señor Vázquez, y ahora personalizo en usted porque es el portavoz, no me gusta esa forma de actuar, no me gusta, entonces tengo que decírselo.

No vamos a eliminar ninguna proposición porque, como muy bien ha dicho el señor Burguete, unas tienen una matización y otras tienen otra. Entonces las someteremos a votación y que salga lo que sea, lo que democráticamente se vote.

Mi partido está de acuerdo con las proposiciones del Partido Socialista y las de Nafarroa Bai. Solo tenemos un inconveniente con las del CDN. pues vamos a apovar todas menos la número 36, que tiene que ver con el estudio de viabilidad técnica y compromiso de estudio informativo sobre la variante norte. Este es un tema muy debatido en el ámbito de la zona de la Ribera. Ahora se ha resuelto en parte el problema con el puente nuevo que se hizo en el sur, con la obligatoriedad de utilizar la 232 y con la prohibición de circular camiones, y por eso ha bajado la cantidad de tráfico pesado que transcurría fundamentalmente por la única vía que había de acceso, la carretera de Zaragoza, y eso, desde luego, era un despropósito. Ahora se ha eliminado. Yo no he planteado ninguna acción porque cuando tengamos tiempo de debatir sobre el tren y sobre donde se sitúe la estación, seremos capaces, si la estación del tren se sitúa fuera y se considera una estación comarcal, no de Tudela, probablemente nos quede ahí un vial y un espacio que podría ser recuperado para zona verde y lúdica y para más desahogo, porque ya tendríamos dos vías que unirían un desarrollo urbanístico como es Gardachales con esa posibilidad. Por tanto no vemos fundamental meter dinero en un estudio.

También diré, como criterio político, que todos hemos estado bastante atinados en las propuestas porque siendo todas importantes y de envergadura hemos ido a actuaciones muy concretas, no tanto a actuaciones muy potentes económicamente, sino a resolver algunas de las cuestiones que nos parece que no están finalizadas o que se pueden mejorar.

En cuanto a la propuesta número 46, como es un tema que va ligado a una negociación posterior, no cabe ninguna duda de que tendremos que pagar el tramo que compete a Navarra. No sé cómo lo tendremos que reconocer si como gasto, como deuda o como qué, pero, desde luego, en el plan de carreteras una parte nos va a tocar.

En lo que tiene que ver con la propuesta número 47, sobre el acceso a Cintruénigo, yo creo que todos hablamos de lo mismo pero planteamos diferentes soluciones y nosotros no coincidimos ni con la del CDN ni con la del PSOE, nosotros decimos que no se dé una solución de glorietas, sino que la solución sea la que se dio en su momento a Corella. Eso evitaría un problema más claro de no invadir espacios con glorietas.

La propuesta número 48 trata un tema debatido, efectivamente. Yo creo que ahí coincidimos con el Partido Socialista y nos parece interesante que se vote una u otra y si se votan las dos, también.

En la propuesta número 49 viene el acceso a Sangüesa pero no viene especificado cómo. Nosotros creemos que tiene que ser un nuevo puente por una razón fundamental, porque creo que en la legislatura pasada ya planteamos un debate en el que hablábamos del nuevo puente precisamente para evitar —creo que el Partido Socialista también lo hizo la legislatura pasada— que se siguiera utilizando el actual, por ser espacio de especial conservación. Por eso decimos que sea el puente la forma de unirlo.

También hablábamos de firmes de carretera. Con la de Cascante planteábamos dos soluciones y creo que una de ellas saldrá porque, lógicamente, coincidimos con la propuesta del Partido Socialista, lo mismo que con las variantes de los dos pueblos de la zona.

En cuanto a la propuesta que no entendía el señor Vázquez -y es probable que sea complicado-, el Partido Socialista dice que se solucione el acceso a Tudela desde la carretera Corella-Cintruénigo. Efectivamente, hay una rotonda que está en pésimas condiciones, que lleva muchísimo tiempo en estado de provisionalidad y que si no ha provocado ningún accidente, como ayer, con el aire que ayer movía en la Ribera, es de puro churro, porque lo cierto es que los pivotes que la bordean son de plástico y la mitad de ellos estaban en medio de la carretera, por lo tanto, con riesgo. Pero aquí es verdad, como ha planteado el CDN en alguna actuación, que si no entra el Gobierno a esa propuesta que nosotros hacemos es complicado que se ejecute. El acceso a Tudela vía Corella-Cintruénigo y esa rotonda tienen que resolverse.

Pero también en el programa estudiado internamente en el Ayuntamiento está la unión de dos desarrollos urbanísticos, que son la zona de la Albea y la de Huertas Mayores, que es el instituto de Tudela, piscinas y todo el desarrollo urbanístico del instituto. Esta zona está separada por el monte de Santa Quiteria. Una de las soluciones que ha planteado el Ayuntamiento reiteradamente es llevar ese vial rodeando a Santa Quiteria, pero volvemos a crear otra vez un nudo de tráfico en la carretera de Tarazona. Nosotros decimos que hay que tener una solución en la que entre el Gobierno de forma interdepartamental y, si no, no se hará nunca. La solución sería unir eso por una variante y, fundamentalmente, aunque no lo hemos explicado aquí, debería hacerse sorteando Santa Ouiteria. Y no hay recursos municipales para hacerlo si no es con ayuda, pero es una solución lógica de unir barrios y evitar circular desde los polígonos por toda la ciudad. Esa es la explicación técnica de esta propuesta, que tiene su complejidad entenderla si no lo estás sufriendo todos los días.

En cuanto a la propuesta in voce número 5 –no sé si porque se había traspapelado o no la habíamos hecho— diré que en el desarrollo urbanístico de Guenduláin no hay nada que intervenir ni nada que invertir. Si eso, como he entendido antes, llevase aparejada una solución a otros polígonos que están cerca, nosotros no nos vamos a negar, pero en lo que es desarrollo urbanístico estamos radicalmente en contra de que se ponga ahí un ladrillo. Esas son las razones que nos llevan a plantear esta in voce. Sobre las demás creo que ya he planteado el apoyo, y sin más.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señora Figueras. Por UPN, tiene la palabra su portavoz, señor Valero.

SR. VALERO ERRO: Buenas tardes, señor Presidente. Muchas gracias. En principio, quiero hacer un análisis general de cómo vamos a actuar. Hay propuestas de resolución que se repiten, hay algún grupo que ha repetido propuestas de resolución y nosotros, a fin de organizar el debate y para que no haya confusión, vamos a votar la primera propuesta que venga en las propuestas de resolución, y votaremos que no a la siguiente, pero nada más que a la hora de poner orden en este debate, porque, si no, vamos a aprobarlas dos veces. Se aprueba la primera que viene, como es el debate habitual entre los Parlamentarios, y si la segunda es igual, o se retira o se rechaza: lo digo a fin de facilitar la cuestión.

Respecto a los plazos de ejecución, le diré al señor Burguete que ha pedido pocas para el 2011, estando en la oposición, yo hubiera pedido todas, quiero decir, a ver si es posible pasar todas al 2012 o al 2015, como ha dicho el señor... Es que alguien tiene que decir si se puede adelantar todo al 2011

en una programación económica, señor Burguete, ojalá pudiéramos hacer todo en el 2011, no solo las que pide usted, sino las que están incorporadas, que algunas se tendrán que hacer en el 2016 o en el 2017 con una programación económica que supone priorizar. Y creo que el Gobierno ha priorizado desde el punto de vista de hacer un documento que se ha hecho público ante todos, de una programación. Y entre todos tenemos que respetar esa programación, pues al fin y al cabo hemos considerado que era una cuestión técnica.

Con carácter general vamos a apoyar a aquellas que se refieren a caminos—me refiero a Na-Bai, pero apoyamos la propuesta número 6, del Partido Socialista, en el sentido que se haga un inventario, por lo cual, sería una contradicción, si se va a hacer primero ese inventario, apoyar algunas propuestas de las que ha presentado.

También ha presentado algunas propuestas de conservación y asfaltado de carreteras. Esto no entra en la programación del plan, sino en de la partida de conservación. Y sobre la conservación si que me gustaría, porque aquí no vienen definidas las zonas, que se hiciese hincapié mediante mociones o lo que quieran ustedes de los tramos que están en malas condiciones. Pero en un plan de carreteras no tiene sentido incorporar el asfaltado de algunas carreteras, porque eso está en la programación de mantenimiento de las propias carreteras.

No le quepa ninguna duda de que la voluntad de mi grupo es apoyar la propuesta de Sunbilla, pero parece que queda muy mal decir que cuando vienen en todas detallados sus enlaces, variantes, y sin embargo en esta pone: "...ejecución de los accesos de entrada y salida desde la N-121-A a Sunbilla los cuales, en la parte sur del municipio..." No tenga ninguna duda, prefiero que se apruebe y que se haga una corrección de estilo como ha hecho el Partido Socialista con una de Murchante. Si tiene alguna duda, se aprueba, no hay ningún problema, solo es una cuestión de estilo. Es decir, que se corrija luego técnicamente. Por lo tanto, vamos a apoyar esta propuesta de NaBai, no vamos a apoyar la de caminos y algunas que están incorporadas en el Plan Director de Carreteras. Y con esto queda resuelto lo que pensamos del grupo NaBai.

Nos gustaría incidir, como hemos dicho, en las de Izquierda Unida. Estamos de acuerdo en algunas de ellas, pero como coinciden con las del Partido Socialista, mantendremos el criterio de votar a favor la primera que se presenta. No obstante, luego cada uno que se apunte los tantos que quiera.

Respecto a la propuesta de Cintruénigo, primero vamos a apoyar la del Partido Socialista, que pide el enlace de la NA-160 directamente a la carretera del polígono industrial y vamos a apoyar las dos del CDN, aunque una es compartida con usted, la del kilómetro 90,800, que es la de la famosa rotonda, que usted sigue insistiendo en hacerla como puente. Nosotros entendemos que es más lógico que primero se resuelva, decir cómo se va a hacer, que en principio iban a ser glorietas, yo no sé cuál va a ser la programación ni cuando se va a incorporar esto, no sé si cambiarán los tiempos, supongo que técnicamente se hará lo mejor que sea posible en su momento, aunque se indique que va a ser glorieta, pero yo supongo que luego los técnicos dirán si es posible una cosa u otra. Esto con respecto a Izquierda Unida.

Vamos a votar en contra de la del puente de Sangüesa porque está incluido en los accesos a Sangüesa, sin más, le digo sinceramente que está el nuevo puente, incluidos los accesos a Sangüesa, se lo digo para su tranquilidad y, si no, me lo echa en cara.

Creo que ha quedado claro lo de Cascante. Vamos a apoyar la primera propuesta sobre la variante de Cascante, creo que es la del Partido Socialista.

En cuanto a la propuesta presentada por Izquierda Unida, la número 9 –no sé si la tiene así la letrada– que es la que habla de Cabanillas y Fustiñana, al fin de aclarar el tema, Cabanillas va a estar aprobada previamente, con lo cual, no tendría sentido volver a aprobarla. Por ello, le pediría que si es posible se dividiera en dos.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): ¿Estaríamos todos de acuerdo en que se quitase Cabanillas y se dejara Fustiñana?

SR. VALERO ERRO: Una vez aprobada, se presenta una vez aprobada la de Cabanillas y quedaría la de Fustiñana.

Respecto a Huertas Mayores, que ya le comenté que teníamos dudas al respecto, nosotros hemos tratado con el departamento e incluso con el Ayuntamiento de Tudela y nos trasladan que, efectivamente, hay un problema ahí, pero que verdaderamente es más complejo, y que en este momento están solucionando el tema de las expropiaciones de los suelos que necesitan. Opinaban que quizás eran más importantes -le digo, cada uno según su interpretación— los accesos desde Cintruénigo y Corella. Yo les digo que desconozco el tema porque no se llega a conocer todo, y cada uno en su zona conoce más la realidad, pero, en principio, lo que era más importante para Tudela eran los accesos desde Corella y Cintruénigo. Ese sí que es un impulso que debería hacer el Gobierno, mientras que lo otro sería más un impulso del Ayuntamiento.

Como es mi último o penúltimo turno, diré que hay que recordar que este plan lleva mil setecientos millones de euros detrás, que es un plan que, si se terminan todas las inversiones en el plazo previsto será un buen plan, es verdad que a veces la crisis hace que se ralenticen las actuaciones, pero son más de doscientas actuaciones.

Respecto a las propuestas del CDN, no he comentado que vamos a aprobar algunas de ellas si quita las fechas, porque, si no, nos obligaría, señor Burguete, a hacer unas propuestas in voce presentando las mismas propuestas que usted presenta pero sin fecha. Por ejemplo, vamos a aprobar la propuesta número 2, del CDN, que habla de adecuar dos glorietas en Cintruénigo, pero con la ejecución en el 2012. Nosotros si no elimina la fecha, votaríamos en contra, y presentaremos una propuesta in voce sin poner la fecha, con lo cual le pido que nos facilite la votación.

También apoyaremos la propuesta número 3, del CDN, que es igual que la del PSN. No sé cuál de las dos va primero, yo creo que va la del PSN, pero, en principio, iriamos con el criterio de la primera que esté presentada.

Sabemos que las de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona están incluidas. La propuesta de la planificación de acceso a los valles pirenaicos y mejoras en el puerto de Iso-Orradre también está incluida.

Me gustaría aclarar una cuestión, señor Burguete. La propuesta número 6 dice: estudio de viabilidad. Vamos a votar en contra de ella porque está en el programa anual del departamento, así como de la número 7 no porque pide modificar la fecha para adelantar, y de la número 8 porque está en el programa anual del departamento. En cambio, la 9 no está en el programa, la apoyaremos porque no está el documento, que es público, de la programación del departamento, pero también le pediría que no pusiera la fecha a fin de facilitar esa votación. No apoyaremos la número 11, y creo que el resto ya está debatido.

Por último, en cuanto al puente de Sangüesa, que quizás no está debatido, yo creo que hay que fijarse en algo en estas actuaciones, yo creo que las variantes son necesarias en todos los municipios por la calidad y también los accesos. Por ejemplo, los ciudadanos de Tafalla para salir en dirección a Pamplona tienen cinco kilómetros por una carretera nacional; pero no solo los de Tafalla, los de Berbinzana, Larraga y Miranda tienen que pasar por Tafalla en dirección a Pamplona y tienen una carretera que no va a ser desdoblada y que tiene cinco kilómetros hasta el enlace con Pueyo, y no es una prioridad. Por pedir se puede pedir, pero hay que tener sentido de las necesidades de todos los ciudadanos de Navarra. Las variantes se hacen muchas veces más por calidad de vida que por otro motivo, por calidad de vida de los ciudadanos por los que atraviesa una carretera comarcal, local o nacional. Por eso actuaremos de esa forma.

Voy a defender las tres propuestas de UPN en un momento. El documento, que ha estado entre el Gobierno de Navarra y el Parlamento, llegó en el mes de mayo, pero ya estaba incorporado y había un acuerdo sobre el tema de Magnesitas Navarra para la ejecución...

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Señorías, por favor, les pido un poco de silencio.

SR. VALERO ERRO: ... de una mina de extracción en la Mancomunidad de Oiarmendi y, de alguna forma, hay algunos compromisos de actuación por el departamento con los distintos Ayuntamientos a la hora de facilitar los accesos a esa cantera. Hay que ejecutar un túnel que de 350 metros, con lo cual les pediría su voto favorable a esta propuesta que ha sido incorporada después del acuerdo que ha suscitado entre los Ayuntamientos, la empresa y el Gobierno de Navarra para la instalación o mantenimiento de esa empresa.

Agradablemente, el Ministerio de Fomento ha incluido el estudio del enlace de Lodosa, con lo cual, al estar incorporado en los Presupuestos Generales del Estado, sabemos que va a incorporar gasto y, por eso, se ha previsto el gasto que pueda incorporar el estudio.

Afortunadamente, parece que el proyecto de Donapea va hacia delante, y, aunque es un PSIS no ha sido posible meter más gasto a ese PSIS y, de alguna forma, genera un nuevo vial que el departamento ha cuantificado en cinco millones de euros.

Son actuaciones que se incorporan porque aún estamos a tiempo, No obstante, es verdad que dentro de dos o tres años puede suceder otro tipo de actuaciones, este documento no tiene que ser un documento fijo y estático, sino que tiene que ser un documento que se pueda mover y, para eso, tenemos una revisión que da pie a los grupos políticos, a hacer una valoración y también una actualización y un control del ejecutivo que tenemos en este Parlamento cada cuatro años de ejecución de este plan. Todo esto es lo que tenemos que decir. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Gracias, señor Valero. Abrimos un turno de réplica. ¿Quiere intervenir algún portavoz? ¿No?

SR. BURGUETE TORRES: Gracias, señor Presidente, para señalar... no, no, quiero decir...

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Hay varias cuestiones a aclarar. Si me permiten, por orden, en primer lugar, el Partido Socialista le ha pedido al grupo Nafarroa Bai una modificación en la propuesta número 33. Entiendo que no la aceptan. UPN ha hecho al CDN otras peticiones de

modificar o presentar propuestas in voce quitando los años, o que faciliten...

SR. BURGUETE TORRES: No sé cuáles han sido, pero en fin, antes de que las rechacen, que me parece que ha sido la amenaza que nos ha hecho, evidentemente, nosotros nos veremos relativamente satisfechos si por lo menos se incorpora la obra aunque no se señale el plazo. No colma al cien por cien nuestras aspiraciones pero, en fin, por lo menos lo dejamos en una victoria pírrica.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Si estamos todos de acuerdo procederemos de la misma forma que la propuesta de Izquierda Unida, tachando los años. ¿Estamos todos de acuerdo?

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Señor Presidente, la propuesta que ha hecho CDN que habla de desdoblar solamente hasta Cascante ¿se podría plantear hasta el término de la Comunidad Foral?

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Hacemos un receso de un par de minutos para aclarar esas modificaciones y ordenar la votación.

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 19 HORAS Y 1 MINUTO.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 19 HORAS Y 4 MINUTOS.)

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Procederemos a la votación de las diferentes propuestas. Entiendo que no hay modificaciones. Si no hay variaciones, se podrían votar en grupo las del Partido Socialista y las demás las votaremos una a una por varias cuestiones. Por tanto, votaremos de la propuesta 10 a la 20 más la propuesta in voce número 1, del Partido Socialista. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Se aprueban por unanimidad con trece votos a favor.

Procedemos a la votación de las propuestas de Nafarroa Bai. Propuesta número 21. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra

Propuesta número 22, de Nafarroa Bai. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda igualmente rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número 23, de Nafarroa Bai. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda igualmente rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número 24, de Nafarroa Bai. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada también por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número 25, de Nafarroa Bai. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número 26, de Nafarroa Bai. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda

también rechazada por 4 votos a favor, 8 en contra y 1 abstención.

Propuesta número 27, de NaBai. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número 28, de NaBai. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada por 4 votos a favor, 8 en contra y 1 abstención.

Propuesta número 29, de NaBai. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada por 4 votos a favor, 8 en contra y 1 abstención.

Propuesta número 30, de NaBai. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra?; Abstenciones? Queda rechaza por 4 votos a favor, 8 en contra y 1 abstención.

Propuesta número 31, de NaBai. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada igualmente por 4 votos a favor, 8 en contra y 1 abstención.

Propuesta número 32, de Nafarroa Bai. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada por 4 votos a favor, 8 en contra y 1 abstención.

Propuesta número 33. ¿Votos a favor? No habiendo votos en contra ni abstenciones queda aprobada por unanimidad.

Propuesta número 34 y última de Nafarroa Bai. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda, por tanto, rechazada por 4 votos a favor, 8 en contra y 1 abstención.

Pasamos a las propuestas del CDN. Votaremos de la número 35 a la 45. Les recordaré que Propuesta número 44 ha quedado sustituida por Propuesta in voce número 6. Propuesta número 35, del CDN. Sí, quedan eliminadas las fechas. ¿Votos a favor? Queda aprobada por unanimidad.

Propuesta número 36. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada por 4 votos a favor, 8 en contra y una abstención.

Propuesta número 37, del CDN. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número 38, del CDN. ¿Votos a favor? Queda aprobada por unanimidad.

Propuesta número 39, del CDN. ¿Votos a favor? Queda igualmente aprobada por unanimidad.

Propuesta número 40. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada por 5 votos a favor y 8 votos en contra.

Propuesta número 41, del CDN. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número 42. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda igualmente rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número 43. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda, por tanto, rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta in voce número 6 ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda igualmente rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Y, por último, la propuesta número 45, del CDN. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Pasamos a las propuestas de Izquierda Unida, de la número 46 a la 55 y la in voce número 5. Votaremos también de una en una.

Propuesta número 46, de Izquierda Unida. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número 47, de Izquierda Unida. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada igualmente por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número 48, de Izquierda Unida. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número 50. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda igualmente rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número 51. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra

Propuesta número 52, de Izquierda Unida. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Propuesta número 53, de Izquierda Unida. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada por 4 votos a favor y 8 en contra y 1 abstención.

Propuesta número 54, de Izquierda Unida, con la corrección. ¿Votos a favor? Queda aprobada por unanimidad.

Propuesta número 55, de Izquierda Unida. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda rechazada por 5 votos a favor y 8 en contra.

Y la última, de Izquierda Unida, la in voce número 5. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? Queda igualmente rechazada.

Por último, las tres propuestas in voce presentadas por UPN, las números 2, 3 y 4, las votaremos también grupo.

- SR. BURGUETE TORRES: De la enmienda in voce número 5, de Izquierda Unida, yo, evidentemente, no voy a votar a favor, ¿Y me ha apuntado en contra?
  - SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): No.
- SR. BURGUETE TORRES: Es que me ha parecido que en el resultado...
- SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Le hemos contado a favor. Entonces, queda 4 votos a favor y 9 en contra. Corregimos la votación.
- SR. JIMÉNEZ HERVAS: Señor Presidente, la in voce número 2 por separado.
- SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): Vale. ¿Alguna objeción? Procederemos, en primer lugar, a votar la in voce número 2 por separado. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda aprobada por 10 votos a favor y 3 abstenciones.

Votamos las propuestas in voce números 3 y 4. ¿Votos a favor? Quedan aprobadas por unanimidad.

Antes de votar todo el plan queda un último bloque, que es la propuesta número 56 que hace relación al título y va ligada a Propuesta número 2, del Partido Socialista, que entiendo se da por defendida. Por tanto, pasamos directamente a su votación. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda aprobada por 9 votos a favor y 4 votos en contra.

Procedemos a votar todo el plan. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda aprobado por 10 votos a favor y 3 abstenciones. Muchas gracias. No habiendo más puntos en el orden del día, levantamos la sesión.

(Se levanta la sesión a las 19 horas y 14 minutos.)