DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura | Pamplona, 23 de noviembre de 2010 | NÚM. 21

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. RAMÓN CASADO OLIVER

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 23 DE NOVIEMBRE DE 2010

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre los cronogramas en relación con el tren de altas prestaciones.

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el estado de ejecución, las cuantías invertidas y las previsiones para su finalización referidas al Plan Navarra 2012.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 32 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre los cronogramas en relación con el tren de altas prestaciones (Pág. 2).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Jiménez Hervas (G.P. Nafarroa Bai) (Pág. 2).

A continuación interviene la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 3).

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

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el estado de ejecución, las cuantías invertidas y las previsiones para su finalización referidas al Plan Navarra 2012 (Pág. 10).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene el señor Burguete Torres (Pág. 10).

A continuación toma la palabra la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 12).

En el turno de intervenciones de los portavoces parlamentarios toman la palabra el señor Burguete Torres, a quien responde la Consejera, los señores Valero Erro, Amezketa Díaz (G.P. Nafarroa Bai) y Vázquez Royo y la señora Figueras Castellano, a quienes contesta, conjuntamente, la Consejera (Pág. 15).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 28 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 32 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre los cronogramas en relación con el tren de altas prestaciones.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Buenas tardes, señorías. Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, con dos puntos en el orden del día, dos comparecencias de la Consejera. La primera comparecencia ha sido pedida por el grupo Nafarroa Bai, por tanto, tiene la palabra su portavoz, el señor Jiménez, para exponer la petición de comparecencia.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Arratsalde on guztioi, ongi etorri, buenas tardes a todos y a todas. Buenas tardes, señora Consejera y miembros del departamento que la acompañan. El motivo de esta petición de comparecencia de la señora Consejera es para que nos aclare un poco en qué parámetros se está moviendo el Gobierno a la hora de definir lo que nosotros hemos llamado cronograma en relación con el tren de altas prestaciones. Nafarroa Bai tiene esta preocupación porque esta Comunidad se caracteriza precisamente por ser una comunidad en la que las grandes infraestructuras que se llevan a cabo casi siempre tienen dificultades a la hora de llegar en tiempo y forma a las conexiones que, lógicamente, tienen que tener en los límites propios de nuestra Comunidad, en sus enlaces y conexiones con el resto de comunidades o con las infraestructuras del Estado.*

Además, nos encontramos en una situación económica y presupuestaria que no es para tirar cohetes, por lo tanto, es importante saber si las consignaciones que se contemplan en los presupuestos para estas infraestructuras, en este caso para el tren de altas prestaciones, y los planes de gasto que tiene el Gobierno tienen coherencia con los planes, los presupuestos y las inversiones del Estado para que las actuaciones, una vez llevadas a cabo, tengan su imprescindible continuidad y sea posible la puesta en funcionamiento de las mismas. Es decir, sabemos que el Gobierno de Navarra tiene previstas, en lo que tiene que ver con el tren de altas prestaciones, actuaciones inmediatas, con cuarenta y tres millones creo que son en el ejercicio presu-

puestario de 2011, pero más allá de esos planes queremos saber qué cronogramas tienen los tramos que se van a acometer, cómo se va a abordar, por ejemplo, el PSIS de Echavacoiz, para la estación, cómo va a ir acompasado con la conexión que tiene que hacer el Estado entre Zaragoza y Castejón, cómo va a ir acompasado una vez conseguido encajar y coincidir en tiempo y forma con los tramos que tenemos que hacer hasta Pamplona, en qué términos vamos a tener continuidad hacia la conexión con la Y vasca, etcétera. Nos parece importante porque es un principio de planificación lógico. Además, es una reflexión importante en estos momentos porque si, como suele ser casi siempre habitual en esta Comunidad, fuéramos muy por delante en el tren de altas prestaciones y tuviéramos unas infraestructuras más o memos en condiciones de ser utilizadas, no podríamos utilizarlas porque no tendrían continuidad ni a un lado ni a otro. No sería ninguna posición rara que nos planteáramos si el ritmo de inversión, el ritmo de recursos para esta infraestructura es el adecuado. Queremos saber si el escaso dinero que tenemos en los presupuestos para 2011, esos cuarenta y pico millones que van al tren de altas prestaciones, que se podrían dedicar a otros muchos fines, tiene sentido o el ritmo es diferente y, por lo tanto, parte de ese dinero se podría dedicar a otras necesidades que sin ninguna duda existen.

Por lo tanto, queremos conocer cuál es la planificación del Gobierno y cómo lo va a hacer casar, en lo que a nuestro territorio se refiere, con la conexión a ambos lados con el exterior. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Muchas gracias, señor Jiménez. Para contestar, tiene la palabra la Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Alba Cuadrado): *Muy buenas tardes, señorías. Presidente, muchísimas gracias. Comparezco ante esta Cámara a petición del Grupo Parlamentario Nafarroa Bai para informar, como se me ha pedido, sobre los cronogramas en relación con el tren de altas prestaciones, cuyas obras comenzarán en tan solo unos meses, como es sabido.*

En primer lugar, debemos recordar que la alta velocidad ferroviaria es una competencia de la Administración General del Estado cuya planificación está recogida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. En dicho documento, el PEIT, se recoge la situación existente y programada en alta velocidad. El corredor navarro de alta velocidad se enmarca en el corredor Cantábrico-Mediterráneo con doble sección ancho UIC diseñada para tráfico mixto de mercancías y viajeros. El Gobierno de Navarra, a pesar de no tener competencias en la red ferroviaria estatal, ha adoptado como principio estratégico fomentar la cooperación con la Administración General del Estado para adelantar la construcción de esta infraestructura. Fruto de esta voluntad de cooperación, se han suscrito distintos acuerdos y protocolos en materia ferroviaria que finalmente, el 9 de abril de 2010, se han materializado, como saben sus señorías, en los siguientes convenios intervenidos por la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, gracias a los cuales se garantiza la construcción del corredor.

La situación administrativa es la siguiente. Los tramos desde Plasencia de Jalón hasta Tudela están en fase de redacción de proyecto desde abril de 2008. El estudio informativo de la variante de Tudela también está en este momento en fase de redacción. El tramo Castejón-comarca de Pamplona está en fase de redacción de proyecto de acuerdo a lo convenido en los protocolos y estudios para la construcción a los que antes me he referido.

Los calendarios para el tramo navarro son exactamente los que vienen recogidos en el convenio. El inicio de las obras de construcción de la plataforma está previsto para el año 2011 y su finalización para el año 2014, mientras que la vía y electrificación, es decir, la superestructura, que, como saben, en virtud del convenio, la va a construir directamente la Administración General del Estado, está previsto que se instale para el año 2015.

A continuación detallo los importes de los proyectos que está desarrollando el Gobierno de Navarra en aplicación del convenio. Son cinco contratos de asistencia técnica para la redacción de los proyectos de los cinco tramos y un contrato de consultoría y asistencia para la coordinación de estos cinco tramos y apoyo a la dirección.

También se están llevando a cabo los trabajos complementarios de laboratorio, elaboración de cartografía, etcétera.

Los programas de trabajo establecidos incluyen la supervisión dinámica que está llevando a cabo ADIF, que es la entidad responsable de la aprobación de los proyectos. Actualmente estamos a punto de terminarlos e iniciar la tramitación administrativa correspondiente, que permitirá iniciar las obras en 2011, como he comentado al inicio de mi intervención.

Además, en cuanto al tramo comarca de Pamplona, es decir, el que hace referencia al PSIS que eliminará el bucle ferroviario de Pamplona, les exponemos los hitos más significativos que se han realizado en lo que corresponde al proyecto ferroviario que desarrolla ADIF. Este tramo cuenta con el proyecto aprobado, si bien habrá que realizar algún ajuste de coordinación con los proyectos que se vienen desarrollando en los tramos anterio-

res y con los trabajos derivados del convenio para el desarrollo del nodo logístico de Noáin.

Respecto a la nueva estación de alta velocidad de la comarca de Pamplona, se han avanzado numerosos trámites administrativos. Actualmente contamos con el PSIS aprobado y se ha desarrollado el proyecto de redacción y reparcelación, con la previsión de tramitarlo en 2011.

En cuanto al tramo Zuasti-conexión Y vasca, la redacción del estudio informativo ha sido adjudicada a la empresa Sener por el Ministerio de Fomento y se está tramitando la firma de un convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno Vasco y el Gobierno de Navarra para la dirección del proyecto.

Me gustaría hacer una aclaración a su primera intervención, señor Jiménez, y es que, al margen de que en los Presupuestos Generales de Navarra para el año 2011 aparezca, efectivamente, consignada la cantidad de 43 millones de euros para las obras del tren de alta velocidad, en cualquiera de los casos, y por la valoración que usted ha hecho, este dinero no podría ser destinado a ninguna otra infraestructura. Como saben, esta es una infraestructura del Estado que pagará el Estado. Navarra colabora o contribuye mediante la financiación durante dos años de estas cuantías, y Navarra recurrirá a la deuda aunque, como saben también, el convenio nos exceptúa en el sentido de que esta mayor deuda o este mayor crédito al que va a acudir la Comunidad Foral no va a computar como deuda y, por lo tanto, no va a limitar nuestra capacidad de endeudarnos para atender otros proyectos prioritarios, pero se va a acudir al crédito con carácter finalista. Este dinero no va a poder ser destinado a ninguna otra infraestructura y, en este sentido, la hipótesis que manejaba usted de destinar este dinero a otra cosa no ha lugar.

Por mi parte, nada más. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Consejera. Abrimos un turno para los portavoces. En primer lugar, por el grupo que ha solicitado la comparecencia, señor Jiménez, tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Parece que la Consejera no tiene mucha voluntad de contestar en términos comprensibles y digamos a ras de suelo de los problemas que está mostrándome. Señora Consejera, si algo tiene esta Comunidad son grandes infraestructuras, tenemos en estos momentos nada menos que dos autovías, tres, que acaban en ningún sitio, y alguna de ellas desde hace años acaba en ningún sitio, como es la autovía de Estella. Y la del Pirineo, cuando acabe el último tramo en Leyre, acabará en ningún sitio, y en la 232 habremos terminado en esta Comunidad pero acabará en ningún sitio a un lado y en ningún sitio a otro, y eso es lo que le preguntaba este grupo.*

Mire usted, además de decirnos en qué fechas y en qué términos, cosa que ya sabíamos y que si hubiéramos sabido que era su contestación igual no habríamos pedido que viniese, lo que queremos saber es si realmente cree el Gobierno en el compromiso presupuestario que contempla el Estado para hacer el tramo Tudela-Castejón, que habría de empalmar con lo que no nos cabe duda de que su Gobierno tiene mucho interés en ejecutar, el tramo navarro de altas prestaciones. ¿Cree el Gobierno que el ritmo que lleva el Gobierno de Navarra y el ritmo que lleva el Gobierno del Estado son coincidentes o tendremos que esperar años a que se pueda dar la conexión?

Segunda pregunta: ¿cree su Gobierno que la ejecución de parte de la plataforma, como usted ha comentado y para lo que tenemos una consignación presupuestaria para 2011, irá acompasada con los ritmos del PSIS de Echavacoiz y la construcción de la nueva estación o tendremos en esta Comunidad algunos tramos prácticamente acabados sin continuidad a un lado y a otro?

Tercera: ¿cree su Gobierno que incluso dando por bueno que hubiera una conexión por el sur entre el Estado y Navarra y llegase hasta Pamplona tendrá que volver el tren marcha atrás durante un tiempo o cree que en tiempo y forma estaremos en condiciones de conectar con la Y vasca?

Estas son las preguntas que debe contestar, porque los plazos y los ritmos, más allá de que van un poco más lentos que la primera vez que usted nos los explicó, no cambian sustancialmente. El problema es que no vuelva a ocurrir lo que a su Gobierno le viene ocurriendo repetidamente infraestructura tras infraestructura, en relación con las conexiones necesarias con el Estado y con otras comunidades. Eso es, conteste o no conteste, por lo menos que quede claro, lo que este grupo quiere decir.

Dice usted que tiene un carácter finalista, pero no es menos cierto que el esfuerzo económico lo tiene que hacer este Gobierno durante años, hasta que revierta el dinero que invertimos. Y el esfuerzo económico se puede derivar en este Gobierno de muchas formas, por lo tanto, al fin y al cabo, nadie le va a regalar a esta Comunidad ni un solo euro de los que va a adelantar para hacer estas obras, porque, aunque sea mediante créditos, habrá que pagarlo antes y el año que viene habrá que consignar en los presupuestos para 2012 la parte correspondiente que nos toque pagar de ese crédito que vamos a adelantar hasta que el Gobierno de Madrid decida, que no está muy claro cómo lo va a hacer, compensar las inversiones que vayamos realizando. Por lo tanto, como aquí no hay nada gratis

y como esto va a costar dinero, y como estamos en el momento de los presupuestos y si algo se va a poner encima de la mesa es que hay el dinero que hay y que, por lo tanto, llega para lo que llega, no sea que estemos haciendo estas infraestructuras para que luego parezca como en las películas del oeste, es decir, que se ve la vía allí a lo largo y que no viene ningún tren. Por favor, esa era la intención de este grupo parlamentario.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Muchas gracias, señor Jiménez. Para contestarle tiene la palabra la señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Trataré de contestarle con la mayor claridad posible. En primer lugar, indudablemente, no me compete a mí informar sobre los plazos que tiene previstos otra Administración para acometer o dejar de acometer las obras, pero el Gobierno cree firmemente que tenemos que aprovechar la oportunidad que se ha generado para lanzar de forma irreversible la totalidad del corredor. Entendemos que es una oportunidad que no volvería a darse hoy mismo, tal y como comentó el Presidente hace unos días, en la coyuntura actual quizá sería muy difícil volver a lograr la firma de ese convenio, pero hoy en día contamos con él, está firmado y entendemos que en cualquiera de los casos lo que interesa es iniciar las obras por el impacto que a corto plazo van a tener en la economía y en la dinamización del empleo en nuestra Comunidad y porque, además, de este modo se pone en marcha de forma irreversible un corredor importantísimo para Navarra y de facto Navarra no queda excluida de las principales redes transeuropeas del transporte ferroviario tanto de pasajeros como de mercancías.*

Me preguntaba usted por el PSIS de la estación. Evidentemente, se van a coordinar los trabajos, y, de hecho, así se contempla en el propio convenio de desarrollo del corredor Cantábrico-Mediterráneo. En él se expresa claramente, si no recuerdo mal, que existe no solo voluntad sino obligación, desde el momento en que se firma este convenio, de coordinar las actuaciones relacionadas con la parte ferroviaria del PSIS del TAV que damos en llamar, aunque no se llama así, pero, en fin, el PSIS del TAV, para que nos entendamos, de eliminación del bucle ferroviario y construcción de la variante ferroviaria, y está previsto, por supuesto, que estos trabajos se coordinen.

Cabe esperar, y el avanzado estado de los proyectos lo permitiría, que la inversión y desarrollo de la infraestructura de Castejón a Zaragoza siga a un ritmo parecido, y lo que sí es cierto, y nos consta a día de hoy, es que la conexión con la Y vasca indudablemente va a tener que ser posterior porque en este momento no está desarrollado ni el estudio informativo y solamente los trabajos previos llevan un tiempo mayor, pero esto ya lo conocemos, indudablemente, y aun con todo entendemos que es oportuno que se produzca la inversión, que el tren de alta velocidad llegue hasta Pamplona y que un plazo prudencial, unos años después, termine por conectarnos con la Y vasca.

Insisto en que esa cuenta que hace usted no es válida. No cabría la posibilidad de que se estimara oportuno, por las razones que cada uno tenga, que el dinero que está previsto en los presupuestos para el año que viene se destine a otra cosa, esto no es posible, es una financiación que, aunque aparece en los presupuestos, tiene como origen una operación crediticia que es finalista. Dice usted: no se sabe cómo lo va a pagar. Sí se sabe, en el convenio está perfectamente recogido en qué plazos va a devolver ADIF a la Comunidad Foral de Navarra las distintas cantidades que ya están previstas, recogidas y estudiadas en unas tablas que forman parte del convenio, cuándo se va a recurrir a esa cantidad de crédito. Por cierto, no hay que acudir al cien por cien del crédito hoy sino que el crédito se puede ir solicitando por la Comunidad Foral conforme vaya haciendo falta hacer frente a las certificaciones de las obras correspondientes. A partir del segundo año será cuando ADIF empiece a devolver a la Comunidad Foral de Navarra.

En cualquier caso, permítame que dude de sus intenciones, porque viene usted con piel de cordero diciendo: no, es que quizá sería más conveniente para Navarra que nos lo pensásemos mejor, que no se inicie esta infraestructura y destinemos el dinero a otra cosa. El dinero no se puede destinar a otra cosa, y, sinceramente, me consta que lo que usted quiere es que esta infraestructura no se desarrolle. Usted está hablando ahora en nombre de Nafarroa Bai, pero usted es un miembro directivo de Aralar, y Aralar sigue teniendo hoy en su página web un enlace directo con la plataforma que pretende la paralización de esta infraestructura. Luego permítame que ponga en tela de juicio sus intenciones respecto a su intervención y la petición de comparecencia de hoy.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Muchas gracias, señora Consejera. A continuación tiene la palabra el portavoz de Unión del Pueblo Navarro, señor Valero.*

SR. VALERO ERRO: *Muchas gracias, señor Presidente. Doy la bienvenida a la señora Consejera, así como al equipo que la acompaña. Yo creo que el representante de Na-Bai parte de un error, quiere mezclar autovías, plazos con el tren de alta velocidad. La autovía, aparte de comunicar dos capitales de comunidad, en este caso Pamplona y La Rioja, tiene el objetivo de articular Navarra,*

porque todos somos conscientes del beneficio que ha tenido la autovía, independientemente de la conexión con Logroño, y yo creo que el representante de Na-Bai también tendría que ser consciente del beneficio que ha generado, aun sin hacer la conexión, para la Comunidad y para la zona de Estella.

Como digo, mezcla de alguna forma el tema económico cuando lo que está bien definido y bien claro es lo que va a pagar Navarra, va a pagar los intereses del adelanto de la ejecución de los plazos, y esa obra es una obra que el Estado va a ejecutar en Navarra. Dice que se retrasará. El Estado es el que va a pagar la obra, yo creo que por su propio interés no querrá que se le quede a mitad de camino, y tendrá que correr, lo mismo que va a correr Navarra, para que tenga la conexión, porque quienes pagan la obra son todos los españoles a través de los presupuestos, con lo cual al primero que le interesa no tener la obra paralizada es al que va a pagar la obra, sería de género absurdo que no corriera para tener en servicio esa obra.

Quiero recordar que si no se hubieran firmado los protocolos y los acuerdos esta obra en este momento posiblemente sufriría bastante retraso, pero hemos tenido la suerte y la habilidad de tenerlos firmados y la obra puede comenzar en el año 2011. Con lo cual no nos queda más que decirle al Gobierno de Navarra que adelante con la obra lo antes posible, y será un aliciente para el Gobierno del Estado a la hora de ejecutar sus tramos, para que no se encuentre con una obra pagada por él sin conexión. Sin ninguna duda, se hará en plazo. Efectivamente, hay que reconocer que la conexión con la Y vasca puede retrasarse algún tiempo y tendremos que agilizarla y empujarla entre todos.

Y de lo que no tenemos ninguna duda es de que al final Na-Bai no apoya el tren de altas prestaciones, de alta velocidad, como se le quiera llamar. Lo que está claro es que día tras día se demuestra que siguen sin apoyar esta infraestructura tan importante para Navarra.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Muchas gracias, señor Valero. A continuación tiene la palabra el portavoz del Partido Socialista, señor Vázquez.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes. En primer lugar, quiero dar la bienvenida a la Consejera de Obras Públicas, al Director General de Obras Públicas, a la Directora General de Transportes y a la Jefa de Gabinete. Buenas tardes a todos y gracias por la explicación que nos han dado en relación con este ocurrente tema que viene siendo habitual. La verdad es que con esta cuestión del tren parece que hay una doble cara, si se le llama de altas prestaciones parece que se le da autenticidad y si se habla de alta velocidad parece que ya no tiene tanto sentido. Bueno, pues vamos a quedarnos con lo que quieran, en cualquier caso, tren de alta velocidad.*

Esta cuestión ha evolucionado de distintas maneras, pero por el mismo sitio casi siempre. Primero, hay un protocolo que no sirve para nada. Se ha firmado entre el Departamento de Obras Públicas y el Ministerio pero no sirve para nada, ahora queremos que haya un convenio. Se firma el convenio y tampoco sirve para nada. Después del convenio tiene que haber una encomienda, se decía. Ya existe la encomienda. Y todo eso está perfectamente tipificado, perfectamente firmado y, desde luego, nadie se lo puede saltar. Usted llama a la Consejera, señor Jiménez, para preguntarle algo que no depende de su gestión directa. Ya tienen a su Diputada en las Cortes del Estado para que le pregunte al Ministro de Fomento, que gustosamente le explicará lo que es de su competencia. Yo creo que está muy claro que el convenio de alta velocidad que firmaron el Departamento de Obras Públicas, el Gobierno de Navarra, en definitiva, y el Ministro de Fomento dice lo que dice, y aquí lo que hay es un adelanto por parte de Navarra en unas condiciones determinadas que están claramente definidas y firmadas. Por lo tanto, no ofrece lugar a ninguna duda.

Usted asegura que el Gobierno no sabe cómo se va a pagar esto, que las cosas acaban en ningún sitio. No, señor Jiménez, el Gobierno tiene muy claro, como le ha dicho la señora Consejera, cómo se va a pagar eso, porque realmente es a través de ADIF como se va a pagar, y las fechas están muy claras y Navarra tiene más o menos calculado lo que le van a suponer los intereses. Por lo tanto, Navarra adelantará la inversión, las obras irán adelantadas y acompasadas con los tramos dependientes al cien por cien del ministerio y, por lo tanto, todo será una realidad en los plazos previstos.

Ya sé que a ustedes no les gusta que haya justificaciones que contrarresten los argumentos que ustedes tienen en contra de la alta velocidad. He entendido que usted, señor Jiménez, estaba hablando en positivo del tren de altas prestaciones, y realmente hasta hace muy poco no era esa la versión que Nafarroa Bai daba en este Parlamento. Y, desde luego, si hablamos de Aralar, Aralar, efectivamente, está en contra del tren de altas prestaciones o del tren de alta velocidad, me da exactamente igual, por una razón o por otra, porque todo está descompensado, porque todo está desacompasado, porque no conectamos con la Y vasca a tiempo, porque el tramo Plasencia de Jalón-Castejón va a tardar más tiempo, porque no va a ninguna parte. Creo, sinceramente, que las cosas hay que verlas de otra forma muy distinta.

La alta velocidad a nivel nacional es un hecho que el Gobierno del Partido Socialista está llevando a cabo en los últimos años de manera importante, y Navarra no se queda excluida de ese desarrollo de la alta velocidad. No solo no se queda excluida sino que, además, está preferentemente tratada. Desde luego, el convenio que firmaron el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra es un hecho muy significativo en favor, en este caso preferencial, de la Comunidad Foral. Y todos lo hemos apoyado para que realmente el tren de alta velocidad vertebre a Navarra de sur a norte y contribuya a impulsar el transporte de mercancías a través del desarrollo de las áreas logísticas, por lo tanto, debates de este tipo contribuyen muy poco.

Como usted ha dicho, y, efectivamente, no solamente hay que decirlo sino debemos quedarnos con lo que eso significa, los tiempos económicamente no están para tirar cohetes. Las circunstancias económicas son las que son y realmente todos tendremos que ser conscientes de lo que tenemos encima de la mesa y de cómo tenemos que administrar los recursos de todas las Administraciones, del Gobierno central, del Gobierno de Navarra, del Departamento de Obras Públicas y de los Ayuntamientos. Por lo tanto, por mucho que nos empeñemos y por mucho que hagamos cantos al sol, realmente las cosas son como son, y el dinero que tenemos es el que tenemos, lo que hay que hacer es utilizarlo y administrarlo correctamente y de la manera más eficiente posible.

Por lo tanto, las explicaciones están ajustadas a lo que realmente usted preguntaba porque la Consejera no puede ir mucho más allá de lo que ha dicho, porque realmente no es una obra que dependa del Departamento de Obras Públicas, más allá, lógicamente, de lo que ha convenido con el ministerio a través de ese convenio y a través de esa encomienda que todos entendemos que es muy positiva para Navarra y que, desde luego, va a dar en los plazos previstos unos frutos muy importantes para el desarrollo de esta Comunidad. Y con eso nos tendríamos que quedar, más que con la anécdota de otras cosas que realmente lo que hacen es dispersar un poco la atención de lo que realmente es el objetivo principal, que es que en Navarra tengamos cuanto antes una nueva infraestructura de estas características, que no solamente va a dar dinero a la hora de hacer las obras, porque va a necesitar mucha mano de obra y parte de esa mano de obra puede ser de Navarra, sino que va a contribuir al desarrollo de esta Comunidad. Nada más.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Muchas gracias, señor Vázquez. Por CDN, señor Burguete, tiene la palabra.*

SR. BURGUETE TORRES: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, arratsalde on, señorías. Doy la bienvenida también a la Consejera Alba, a la Directora General, al Director General y a la Jefa de Gabinete, que le acompañan en esta tarde en la que vamos a hablar de cuestiones trascendentes para el futuro que, a nuestro juicio, pueden marcar un futuro mucho más ambicioso y mucho más optimista del que en este momento tenemos porque así nos lo ha demostrado el desarrollo de las grandes obras públicas en esta Comunidad.*

Creo que no debe haber dudas de la posición que Convergencia ha mantenido a lo largo de los últimos años respecto al compromiso para el desarrollo y ejecución del tren de alta velocidad. Apoyamos el convenio en el último momento cuando se debatió en el Parlamento de Navarra. Bien es cierto que hicimos algunas salvedades que hoy siguen plenamente vigentes, por tanto, no quiere hacer este análisis que cambiemos de opinión, nosotros defendíamos y seguimos defendiendo que habría sido mucho más interesante para los intereses de la Comunidad Foral de Navarra descontarnos las cantidades avanzadas de la aportación que hacemos a las cargas generales del Estado y no tener que soportar los intereses de esa deuda, aunque no compute como deuda a los efectos de endeudamiento de la Comunidad Foral de Navarra. Efectivamente, tenemos que soportar unos intereses a lo largo de los años en los que realmente la Comunidad Foral de Navarra adelanta el dinero para una infraestructura que, como ha dicho la Consejera, sin ninguna duda, es competencia del Estado.

Bien es cierto que la Consejera hoy nos ha dado unos datos que para quienes estuvimos presentes en la última información que se dio sobre esta materia pública con el Secretario de Estado, el señor Morlán, encajan más o menos con lo que se ha venido poniendo de manifiesto. Y a nosotros sobre esta cuestión, desde el respaldo completo y total a una infraestructura que va a cambiar el futuro de esta Comunidad, solo nos queda esperar que se cumplan los plazos, ni más ni menos. El convenio, convenio es. A nuestro juicio, tiene algunas deficiencias, pero entendemos que no merece la pena hablar de eso, creemos que nos interesa mucho más hablar del futuro.

Me gustaría hacerle una pregunta, Consejera, no para que haga de pitonisa, sino para que realmente, con la información que usted tiene, nos diga cuándo vamos a ver discurrir el tren de alta velocidad por Navarra, si va a ser el año 2015, si va a ser el año 2016. Nos gustaría saber si se van a cumplir los plazos previstos, porque se han señalado una serie de hitos que nos parecen interesantes, que el próximo año 2011 la Comunidad Foral de Navarra, responsable y competente en esta materia con base en el convenio, va a desarrollar

algunas obras relacionadas con la plataforma, se ha señalado cuáles son los contratos, se ha señalado cómo está en este momento el PSIS en el sentido de que se va a poner en marcha para el año 2011, no he entendido muy bien qué supone eso, si la urbanización, la reparcelación, la ejecución de la urbanización, pero, en todo caso, a nosotros lo que nos gustaría es que se cumplieran los plazos ya no solo en lo que compete con base en el convenio a la Comunidad Foral de Navarra, sobre lo que tengo pocas dudas, porque estoy seguro de que lo va a cumplir, sino que me gustaría realmente que para el año 2015 el tren de alta velocidad discurriera por el territorio foral, y para eso, evidentemente, no basta con que Navarra haga los deberes con base en el convenio, habrá que saber también cuándo nos conectamos con Castejón y Plasencia de Jalón. La semana pasada el Secretario de Estado anunció una cierta inminencia en el desarrollo de ese proyecto, sé que no es responsabilidad del Departamento de Obras Públicas ni del Gobierno de Navarra, pero, en fin, ese aspecto también es importante. Y también habrá que saber cuándo nos vamos a conectar con la Y vasca.

Por tanto, desde nuestro apoyo y respaldo completo a esta obra, y nuestras diferencias en algunas cuestiones como la recuperación del dinero invertido y adelantado por la Comunidad Foral de Navarra, que no está sujeto a un descuento del convenio, como se dijo en la presentación del Presidente, sino que será recuperado mediante las aportaciones que la sociedad pública ADIF hará cuando se aprueben los Presupuestos Generales del Estado de cada año, si mal no recuerdo, hasta el año 2107, después de que Navarra empiece a adelantar la inversión a partir del próximo año 2011. Por tanto, a nosotros lo que nos interesa saber es cuándo van a poder coger el tren de alta velocidad los ciudadanos de la Comunidad Foral de Navarra y cuándo van a poder disponer las empresas navarras del tren de alta velocidad para que sus mercancías sean más competitivas en el marco de la Unión Europea porque les cueste menos tiempo y menos dinero colocarlas en los mercados europeos. Queremos saber si se van a cumplir esos plazos. Creo que señalaba en el año 2015 aunque nosotros no recuperemos la inversión hasta 2017. Estamos prácticamente en el año 2011, evidentemente, falta por desarrollar el PSIS de la estación, desde el punto de vista de la ejecución, hay que hacer la urbanización, habrá que construir la estación, que sé que no es responsabilidad del Gobierno de Navarra, pero, en definitiva, el Gobierno de Navarra y el Gobierno del Estado tienen que ejecutarla, habrá que desarrollar todo lo que hace referencia a la plataforma y electrificación y a la vía, una, competencia de Navarra, con base en el convenio, y otra, competencia del Estado, con base en el mismo convenio, y también habrá que saber cuándo nos vamos a conectar por el sur con Plasencia de Jalón y cuándo nos vamos a conectar por el noroeste con la Y vasca.

Por tanto, agradecemos las explicaciones, pero a mí me gustaría que hoy fuese capaz de confirmar que para el año 2015, que creo que es el plazo que señala el convenio, podremos disponer del tren de alta velocidad, que, sin duda, va a apuntar un futuro mucho más optimista y mucho más ambicioso del que en este momento tenemos.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Muchas gracias, señor Burguete. Por último, tiene la palabra la portavoz de Izquierda Unida, señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías. Buenas tardes, señora Consejera y equipo. Es verdad que es un tema que ha estado muchas veces a debate sobre la mesa y ha habido posturas a favor y en contra de los diferentes grupos, algunos cuestionando su oportunidad. Nosotros también hemos sido claros en ese sentido. En Semana Santa tuvo lugar en el Parlamento el debate para aprobar el convenio y la agrupación de Izquierda Unida, siendo crítica en aquel momento con las propuestas porque nos parecían poco claras, desde luego, no tuvo ninguna duda en dar el voto a favor de ese convenio. Pero es cierto también que siempre hemos defendido que si por algo tiene sentido ese convenio es por la importancia del transporte de mercancías, porque la realidad es que la comunicación con Madrid, por ejemplo, es tan rápida como puede ser con el AVE. Hoy sales de Madrid a las siete y media y a las diez y media estás en Pamplona, por lo tanto, la comunicación por otros medios con diferentes comunidades, he puesto el ejemplo de Madrid por ser el centro, hoy es más rápida y más segura, pero no cabe duda de que hay una apuesta por el transporte de mercancías que yo creo que va ligada a todo el tema medioambiental y de economía sostenible. A nosotros en ese sentido nos parece que está justificada en parte esta obra de envergadura que no cabe duda de que ha tenido también sus vaivenes, porque es verdad que en este tramo Fomento ha tenido primero un plan que luego ha modificado en función de la situación de crisis aunque parece que en este caso se salva la situación de la Comunidad Foral. Pero cuando hablamos de infraestructuras, aunque usted, lógicamente, no tenga la obligación de informar aspectos que son competencia del Gobierno central, no me cabe ninguna duda de que su interés será trabajar en coordinación con el Gobierno central, y espero que así sea, porque, si no, sería un mal planteamiento. Me imagino que estará en contacto de manera permanente para ver realmente cómo va esa obra importante, porque no cabe duda de que hay que valorar cada vez más las inversiones por*

la importancia que tienen para lograr productividad y eficiencia, como siempre decimos. Y, desde luego, esta obra de gran importancia será menos productiva como obra, será menos interesante o tardará más en tener esos efectos deseados si no se desarrolla armónicamente con el resto del trazado. Porque es verdad que si se diera la circunstancia que decía el señor Jiménez, al final, tendríamos un trecho pero no tendríamos una obra con una aportación económica importantísima que realmente estuviera dando los resultados apetecibles. En ese sentido, espero y deseo que así sea, porque, si no, sería muy criticable y muy discutible todo este adelanto de gasto para llevarnos a una paralización en un momento determinado no por incompetencia nuestra sino de otros.

Es verdad que esta obra se plantea en una situación distinta a la que se planteó en su momento. Además, en lo que concierne a la obra de Pamplona y a la ejecución de la estación propiamente, está ideada y planificada en torno a un desarrollo urbanístico. A mí si que me interesaría saber en ese sentido cómo está ese plan que en un momento determinado todavía no era de su responsabilidad, porque creo que estamos hablando de otra legislatura. Hubo aquí una exposición detallada y pormenorizada de toda una modificación urbanística en el área de Pamplona y no me cabe ninguna duda de que esas cuentas también estaban hechas para un desarrollo urbanístico que en parte iba a complementar la obra, iba a haber un desarrollo, por lo tanto, iba a haber una recuperación económica por la venta y por toda la urbanización que se iba a hacer. Yo no he seguido ese tema, pero ya que estamos hablando de esa infraestructura, me interesaría conocer cómo está la situación.

Y en la parte que nos ha tocado, tanto por el sur como por el norte, es verdad que lo que tiene que ver con el tramo sur, en concreto con la estación, yo más que estación de Tudela denomino estación de una obra que tiene que dar solución a diferentes comarcas de la zona sur, porque mi agrupación, cuando se ha hablado de la nueva estación y de ese nuevo trazado, ha entendido que era para dar un servicio a la Ribera pero también a otras comunidades y entre esas comunidades están Aragón y Soria fundamentalmente. Por lo tanto, a mí me interesa que ese proyecto se conciba como un servicio muchísimo más amplio que lo que concierne a la zona sur, y, desde luego, me interesaría que nos adelantara cómo está influenciado ese desarrollo urbanístico por esta obra en lo que concierne a la capital. Gracias.

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

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, me gustaría agradecer a todos los portavoces sus intervenciones, como no puede ser de otra manera. Por hacer un pequeño paréntesis, permítame que no entre en mucho detalle, porque tampoco venía preparada para esto y no quiero confundirme con los datos, pero, en cualquier caso, en cuanto al PSIS de la nueva estación que le llamamos, y contesto también al señor Burguete, porque también se ha referido a ello, lo que he querido decir, no sé si he sido muy clara, es que está previsto que el año que viene se aprueben los proyectos de urbanización y reparcelación. La fase de comienzo de las obras y desarrollo se va a hacer por fases y es perfectamente posible que en el año 2011 puedan comenzar parte de las obras de urbanización.*

Efectivamente, los cálculos de este PSIS se hicieron en un momento económico en el que este proyecto tenía dos patas fundamentales: la ferroviaria y la urbanística. Entonces eran unos momentos en los que el negocio inmobiliario podía hacer pensar que las cuentas hubieran sido otras, pero precisamente por eso se ha producido todo el proceso de aprobación del PSIS, que ya está aprobado definitivamente, en el que se han hecho unos ajustes en el proyecto sin violentar lo que estaba previsto para no tener que hacer una nueva tramitación, pero sí reduciendo algunas holguras e introduciendo algunas novedades que la nueva ley de vivienda permite para adecuar el diseño de la operación y que sirva a los efectos para los que se había creado. Pero, en definitiva, ya está aprobado y ahora está en fase de redacción el proyecto de urbanización y reparcelación, que tiene una duración prevista de un año, por lo que acabará el año que viene y entonces será cuando podrá comenzar el desarrollo de esas obras. Esto respecto al PSIS.

La verdad es que comprendo su interés en arrancar de mi persona lo que no arrancan ustedes del Ministro. Mañana viene aquí, pregúntenle a él, qué quieren que les diga, yo solamente puedo comprometerme a la parte que es de mi responsabilidad y, en este sentido, lo que les puedo decir es que en este momento no hay ningún motivo para pensar que no se va a cumplir el convenio, y que todo está dispuesto y el trabajo está hecho para que las cosas discurran de esta manera, no hay ningún motivo para pensar que habrá que hacer ninguna actualización del convenio porque no se pueda llegar a tiempo de ninguna de las maneras. Entonces, como les digo, se puede hacer toda la demagogia que se quiera diciendo si sería conveniente destinar el dinero a una cosa o a otra, pero esto no es posible, no cabe en la realidad. Se puede sembrar el miedo, como ha ocurrido siem-

pre en la historia de las grandes infraestructuras de esta Comunidad. También el pantano de Itoiz era una aberración, después el Canal de Navarra no se iba a hacer, después sí se iba a hacer pero el agua iba a ir fuera de Navarra. En fin, una saca paciencia de donde no tiene y sabe que al final será el tiempo el que ponga cada cosa en su sitio y se demostrará que, efectivamente, la alta velocidad llegará a Navarra, Navarra estará incardinada en las principales redes de alta velocidad, conectada tanto por el sur como por el norte, y yo, respecto a esto, poco más tengo que decir.

Señor Burguete, yo también comprendo que no es momento de hablar del convenio. De hecho, hasta por carta pública hemos discutido sobre el particular. Además, eran varios los aspectos sobre los que usted llamaba la atención, que traté de rebatirle, con poco éxito, porque veo que no logré hacer cambiar su opinión al respecto. Entiendo que no es el momento de volver a ese debate en profundidad, pero usted ha incidido en la conveniencia de financiar las obras durante un tiempo porque eso va a tener un coste económico para Navarra por los intereses de la deuda. Hombre, si les parece, nos sale gratis. Todo el mundo ha pagado por esto, la Comunidad Autónoma Vasca ha pagado por esto y ha pagado más que nosotros, esto es así. ¿Es un convenio diferente? Sí, es un convenio absolutamente diferente. ¿Ellos se lo descuentan del cupo? Sí, lo que no quiere decir que no tenga un coste financiero, porque desde que uno certifica y liquida una obra hasta que se lo puede descontar del cupo pasa un tiempo y eso tiene un coste financiero. Pero es que, además, y esto ya lo he explicado en alguna ocasión, la Comunidad Autónoma Vasca no consiguió que el Estado le devolviera el coste de los proyectos, nosotros sí. Nuestros proyectos cuestan aproximadamente quince millones de euros, pero los suyos cuestan aproximadamente sesenta, ¿por qué?, porque ellos tienen una orografía muy compleja y sus obras son mucho más caras tanto en ejecución como en proyecto. Es decir, solamente por el coste de los proyectos la Comunidad Autónoma Vasca ya va a pagar más que Navarra, por hacer lo mismo que nosotros y por firmar un convenio igual que el nuestro que, como no puede ser de otra manera, habla de las obras que competen al objeto de ese convenio y no habla de lo demás. El convenio de la Comunidad Autónoma Vasca no habla de cómo ni de cuándo se va a conectar con Bilbao o con Vitoria, y nadie lo ha puesto en duda. En esta Comunidad somos especialistas en poner todo en tela de juicio, en sembrar el pánico y en sembrar las dudas, pero en la Comunidad Autónoma Vasca el convenio que se firmó se refiere a las obras del ramal guipuzcoano, no dice nada ni de Francia ni de Bilbao ni de Vitoria, y ahí está, integrado en su red.

En nuestro caso lo que sí se conoce a ciencia cierta es que la conexión con la Y vasca, efectivamente, vendrá más tarde. Necesariamente va a ser así porque no tiene el grado de desarrollo que tienen los proyectos desde Zaragoza hasta Pamplona. Y en cuanto a lo demás, como digo, mañana tienen ustedes aquí al Ministro, les deseo toda la suerte del mundo, a ver si él es capaz de decirles lo que quieren que les diga yo pero que no es ni mi competencia ni mi responsabilidad. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Muchas gracias, señora Consejera. Con su intervención terminamos el primer punto del orden del día.*

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el estado de ejecución, las cuantías invertidas y las previsiones para su finalización referidas al Plan Navarra 2012.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *A continuación pasamos al segundo punto: Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas para informar sobre el estado de ejecución, las cuantías invertidas y las previsiones para su finalización referidas al Plan Navarra 2012. La comparecencia ha sido solicitada por la Agrupación de Parlamentarios Forales de Convergencia de Demócratas de Navarra y para su explicación tiene la palabra su portavoz, el señor Burguete.*

SR. BURGUETE TORRES: *Muchas gracias, señor Presidente. No aspiramos a que la Consejera nos explique hoy todas las obras que son de su competencia en el diseño y desarrollo del Plan Navarra 2012 sino las que se señalan en la propia solicitud de comparecencia. Haciendo un poco de historia, que creo que todos la conocemos, el Plan Navarra 2012 fue aprobado en el mes de mayo del año 2008, con una inversión prevista de más de 4.500 millones de euros que, evidentemente, afectaba a todos los departamentos del Gobierno, también al de Obras Públicas. Y sobre este plan, que no tuvo un respaldo unánime en esta Cámara, nosotros hemos ido haciendo distintas reflexiones, todas ellas con plena coherencia, respecto a la necesidad de revisar el grado de ejecución de las obras, con el afán de priorizar algunas infraestructuras que consideramos que son prioritarias, y a partir de ahí, hemos venido conociendo los informes que el Gobierno emite cada cierto tiempo. Recientemente, hemos conocido el octavo informe, en el que se señala cuál es el grado de ejecución, a los ojos del Gobierno sin duda alguna, de las obras previstas en el Plan Navarra 2012. Como consecuencia de esta reflexión se señalaba en algunos medios de comunicación que*

solo cuatro proyectos siguen sin empezar, dos residencias en Estella, un proyecto cultural y la ciudad aeroportuaria.

De un análisis que hemos hecho del conjunto del plan, que afecta también, evidentemente, al Departamento de Obras Públicas, hemos comprobado que ha habido reprogramaciones en la inversión, que algunas obras se han caído de la ejecución prevista inicialmente, contemplada en el plan que aprobó el Parlamento de Navarra. Por todo ello hemos pedido un paquete, una batería de comparecencias de todos los Consejeros, para que nos expliquen en el ámbito de su responsabilidad cuál es la situación, como digo, no de todas las obras contempladas en el plan, sino de aquellas que, a nuestro juicio, han sufrido retraso, han sufrido reprogramación con base en la información que nos han venido trasladando. Por tanto, lo que pretendemos es que se nos diga cuál es el estado de ejecución, las cuantías invertidas y las previsiones para su finalización referidas a las obras prioritarias del Plan Navarra 2012, que ya no son noventa –antes eran noventa y tres– porque, si ha caído alguna, posiblemente sean menos de noventa. Pero en el caso concreto del departamento del que usted es la máxima responsable nos interesaría saber, si le parece conveniente, no todas las obras del Plan de Aceleración de Carreteras, que son veintinueve y ya conocemos cuál es su situación, sino algunas cuestiones muy concretas. Por ejemplo, respecto a la variante de Azagra, nos gustaría saber si hay previsión presupuestaria para el año 2011 para su ejecución, cuál es la previsión que tiene el departamento de ejecutarla.

En cuanto a los túneles de Erro y Mezkiritz, hay que recordar que este plan contenía inicialmente una inversión de en torno a 80 millones de euros y, por las informaciones que hemos conocido, ha habido una reprogramación en la inversión, que se cifra en 15 millones de euros. En algunos de los informes hemos visto hasta que se iban a destinar 40 millones de euros, son datos del propio Gobierno, pero en el presupuesto para el año 2011, sobre una obra que el Gobierno señala en su análisis de este octavo informe que está adelantada, vemos que de 80 millones ha pasado a 15, y de 15 millones de inversión, que están adelantados según dice el informe, para el presupuesto del año 2011, hay 163.000 euros. Bueno, pues sobre esa materia queremos que nos ilustre, sobre si esta obra, efectivamente, está adelantada y qué previsión de ejecución tiene.

También nos gustaría saber la situación de la A-15, la Tudela-Soria-Medinaceli, en el tramo navarro. Inicialmente el plan tenía una inversión prevista de 10 millones de euros –estoy hablando de lo que aprobó el Parlamento, desconocemos las posteriores modificaciones en la medida en que no han sido objeto de debate en el Parlamento– y parece que ahora se está hablando, en un tramo uno, de 20,1 millones de euros, con base en los datos que nos ha ido aportando el propio Gobierno. Por tanto, sobre esta materia también nos interesa saber cuál es el estado de ejecución y las previsiones de finalización.

Algo parecido podríamos decir de la conexión de la A-12 en Logroño. Inicialmente en el plan aprobado por el Parlamento tenía una inversión prevista de 20,9 millones de euros y ahora se está hablando de 27 millones de euros, según el último informe remitido por el propio Gobierno.

Y, finalmente, sobre el departamento del que usted es responsable, me gustaría saber también la situación de las áreas logísticas Tudela y otras, decía el Plan Navarra 2012. No he encontrado ninguna repercusión presupuestaria para el año 2011 en todas estas obras relacionadas con las áreas logísticas y, evidentemente, la literatura del plan resalta la trascendencia y la importancia que tienen para el futuro, para la vertebración del territorio y la generación de actividad económica. En ese sentido, el plan señala para el área logística de Tudela y otras una inversión de 47,2 millones de euros y a partir de ahí, como ese era el análisis global de esta cuestión, nos gustaría saber cuál es el desglose de esos 47,2 millones de euros en el ámbito de Tudela, que, evidentemente, es una de ellas. En algunos casos se habla de 7 millones de euros de inversión para Tudela, en otros se habla de 13,6 millones de euros para otras áreas logísticas con base en un estudio que ha hecho el Gobierno para Alsasua, Irurtzun, Bera, Estella, Tafalla, Sangüesa y Lumbier, estudio que se encargó en el año 2009, y ahí se hablaba de una inversión de en torno a 50,6 millones de euros. También en los informes que ha remitido el Gobierno referidos a las áreas logísticas de Tudela y otras se habla de un área en la comarca de Pamplona, que no es la de la Ciudad del Transporte, evidentemente, sino una nueva área logística, con una inversión de 23 millones de euros, según las informaciones que ha remitido el propio Gobierno, como digo.

En fin, por todo ello y ante este galimatías, como le podríamos denominar, de fechas, de plazos, de inversiones, de comienzo, de finalización de obra, lo que queremos es que nos aclare estos aspectos. Como digo, con el afán de aliviar y aligerar la tarde, nos bastaría con que nos explicase cuál es la situación de la variante de Azagra, de los túneles de Erro y Mezkiritz, de la A-15, Medinaceli-Soria-Tudela, del área logística de Tudela, de la conexión de la autovía del Camino, de la A-12 y, como digo, del resto de las áreas logísticas que en este momento está previsto ejecutar, cuáles son las inversiones previstas. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Burguete. Para contestar, tiene la palabra la señora Alba, Consejera de Obras Públicas.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, Presidente. Muy buenas tardes otra vez, señorías. Mensaje recibido, señor Burguete, me voy a ceñir exclusivamente a las actuaciones por las que usted ha preguntado y no les voy a aburrir con una intervención prolija sobre todas las actuaciones en las que tiene competencia este departamento dentro del Plan Navarra 2012.*

En cualquier caso, quiero aclararle algo. No recuerdo ahora exactamente a qué actuación hacía referencia, pero me ha parecido que en varias de ellas hay una valoración de toda una serie de actuaciones que a veces son previas a la acometida de la inversión. Entonces, no es de extrañar que en alguna actuación se valore que va adelantada respecto del plazo aunque no se haya producido todavía la inversión, porque a lo mejor la realización de los proyectos, la aprobación del PSIS... En fin, como le digo, no me acuerdo a qué actuación hacía referencia, pero el Plan Navarra 2012 controla el grado de ejecución y el cumplimiento de los plazos previstos de cada una de las fases de las que consta un proyecto, y hay muchas fases cuya inversión no ha sido cuantificada, aunque no quiere decir que no se incurra en un gasto puesto que también los proyectos cuestan dinero, pero no ha sido valorado, entonces una cosa es comparar el volumen de inversión prevista con el volumen de inversión ejecutada y otra cosa es valorar si las actuaciones van o no en plazo y si hay, por lo tanto, cumplimiento o no de lo previsto en el Plan Navarra 2012.

Dicho esto, el Gobierno de Navarra, como saben, constituido en nueva legislatura en el mes de agosto de 2007 e integrado por los partidos UPN y CDN, ante el oscuro panorama económico que ya se vaticinaba, diseñó su programa económico con el objetivo prioritario de hacer frente a las consecuencias derivadas de la crisis inmobiliaria del sector privado. Con el consenso y el acuerdo con el Partido Socialista de Navarra se concentró en una serie de proyectos una parte muy importante del esfuerzo económico necesario para asegurar en lo posible el empleo y agilizar las actuaciones que considerábamos imprescindibles para fortalecer nuestro futuro económico.

Cuando a mediados de 2008 se comprobó que la crisis económica española era mucho más grave que lo previsto al venir potenciada por la crisis financiera internacional, la existencia de un plan ya definido y en marcha nos permitió reaccionar antes que otros y, en la medida de lo posible, bandear mejor la situación.

Dado que la petición de comparecencia realizada por el CDN así lo solicita, centraré mi intervención tan solo en aquellas actuaciones que suscitan el interés del señor Burguete. Comenzaré por las áreas logísticas, continuaré la exposición por las actuaciones viarias no incluidas en el Plan de Aceleración y dedicaré el final de mi intervención a exponer la situación del Plan de Aceleración de Carreteras.

En cuanto a las áreas logísticas, como ustedes saben, el compromiso del Gobierno de Navarra por el desarrollo logístico ha sido desde el inicio de esta legislatura una apuesta firme y decidida. Tras la confección por el Departamento de obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del plan estratégico de áreas logísticas de intermodalidad de Navarra, con una visión clara y estratégica de cuál debería ser el posicionamiento de nuestra Comunidad en el plano nacional e internacional, se aprobó por acuerdo de gobierno en junio de 2009 el modelo territorial de la red de áreas logísticas de Navarra, un modelo integrado ya en la Estrategia Territorial de Navarra y que se configura como instrumento para el desarrollo de la red en el horizonte 2005-2025.

A través de él pretendemos fomentar el transporte sostenible de mercancías, la intermodalidad y la integración ferroviaria en Navarra. Se trata de un modelo que supone, además, un excelente instrumento para optimizar inversiones, evitar duplicidades y establecer sinergias con otras infraestructuras existentes, cuestión clave en un momento económico como el actual.

A través de este modelo desarrollamos las actuaciones previstas en el Plan Navarra 2012, el desarrollo de un área logística en el entorno de Tudela, el desarrollo de otras áreas logísticas y las actuaciones que en materia logística estamos desarrollando en la CTP, incluidas también en dicho plan, unas actuaciones coordinadas y complementarias entre sí, de gran calado, que, sin duda, van a tener un importante peso específico en el sector de la logística y del transporte de Navarra y que en general repercutirán positivamente en todo el tejido empresarial de la Comunidad Foral.

En cuanto al estado de ejecución de cada uno de los proyectos, empezaré por el área logística de Tudela. En el primer semestre de 2009 se elaboró el estudio de viabilidad de dicha área, que fijó el emplazamiento idóneo en el sector 2 del área de actividades económicas de La Serna. Se analizaron diversos emplazamientos con criterios técnicos, como la accesibilidad viaria y ferroviaria, los aforos de tráfico, la superficie disponible, los aspectos medioambientales y de paisaje, la topo-

grafía, las servidumbres y afecciones, la situación urbanística y de gestión del suelo, las sinergias con otras áreas de actividad económica y la situación respecto a los núcleos urbanos.

El emplazamiento seleccionado ocupa 218,4 hectáreas y su desarrollo está previsto en tres fases. EL PSIS de esta área logística se finalizó el 4 de junio de 2010, considerando el corredor inicialmente previsto para el trazado del TAV a su paso por este enclave. Para avanzar en su desarrollo se está a la espera de un nuevo estudio de alternativas al trazado del TAV a su paso por Tudela por parte del Ministerio de Fomento, que plantea varias alternativas que modifican el trazado que figura en el PSIS aprobado actualmente y, por lo tanto, de la redacción prevista para su modificación. En función de las conclusiones que arroje el estudio de Fomento se nos plantean dos escenarios posibles: si el trazado definitivo del TAV modifica el trazado previsto, será preciso elaborar una modificación del PSIS adecuando el planeamiento al nuevo trazado del TAV y reordenando las distintas zonas previstas; si se mantiene el trazado actual, se tramitará el PSIS y se redactará el proyecto de urbanización del entorno de Tudela.

En cuanto a las actuaciones realizadas, el grado de ejecución es del cien por cien respecto a lo previsto. El siguiente paso es la realización del proyecto de urbanización, que esperamos que no se demore demasiado, puesto que, insisto, depende de la decisión del Ministerio. La actuación posterior a la urbanización será la compra del terreno por un importe de 6.404.000 euros, que está prevista para el ejercicio 2011. Es comprensible, natural e incluso lógico que esta inversión no aparezca en el presupuesto de Navarra porque no va a hacerse directamente con cargo al presupuesto de Navarra sino a través de la gestión de las sociedades públicas.

La segunda actuación es otras áreas logísticas. En cuanto a este proyecto, los estudios de viabilidad de los entornos de Alsasua, Bera, Irurtzun, Estella, Tafalla y Sangüesa, recientemente finalizados, se presentarán en breve. En cada uno de los entornos se han analizado diversos emplazamientos con los mismos criterios empleados en el estudio del área logística de Tudela, y se ha encargado la redacción de los distintos PSIS de los enclaves propuestos para cada entorno por los estudios de viabilidad. A finales de este año contaremos con los proyectos redactados, lo que permitirá iniciar la tramitación ante la Comisión de Ordenación del Territorio conforme a lo previsto en el Plan Navarra 2012. Respecto a las actuaciones planificadas e inversión programada, el grado de ejecución también en este caso es del cien por cien.

Aunque no es objeto de petición de esta convocatoria, quiero señalar muy brevemente, y será la única excepción para finalizar con las áreas logísticas, que en el Plan Navarra 2012 se incluyen seis proyectos a desarrollar en la Ciudad del Transporte, por un importe total de 93.567.000 euros. A fecha actual, la inversión realizada alcanza la cifra de 80.196.000 euros. Estas inversiones han generado durante el periodo 2008-2010 un total de setecientos cuarenta y seis empleos, distribuidos de la siguiente manera: ciento ochenta y nueve en el año 2008, quinientos ocho en el 2009 y cincuenta y nueve en el 2010, hasta la fecha. Por otra parte, como saben sus señorías, se firmó un convenio con Adif para estudiar el desarrollo conjunto del nodo logístico de Pamplona y la ampliación de la cuarta fase de la Ciudad del Transporte. Los resultados de este estudio los conoceremos pronto ya que se haya en su fase final.

Respecto a las actuaciones viarias por las que muestra interés el señor Burguete, empezaré por los túneles de Erro y Mezkiritz. La situación administrativa de estas actuaciones es la siguiente. El estudio informativo fue declarado como PSIS y sometido a información pública el 26 de mayo de 2010 y publicado en el Boletín Oficial de Navarra número 64. La declaración de impacto ambiental del proyecto del túnel de Erro se formuló el 5 de noviembre de 2010 y la aprobación definitiva del PSIS por acuerdo de gobierno fue el 13 de octubre de 2010. Actualmente se encuentra en fase de redacción del proyecto de construcción de la alternativa aprobada de acuerdo con la programación. El trazado aprobado presenta una longitud de 6.808 metros, con un túnel de 2.325 metros en calzada única. La cota máxima será de 680 metros frente a la actual del puerto, que tiene 830 metros.

En cuanto al túnel de Mezkiritz, salió a información pública simultáneamente con el túnel de Erro. Todavía no está aprobada la alternativa seleccionada. Actualmente existen dos alternativas planteadas: la norte, situada en la parte superior de la imagen, que no cuenta con el apoyo de los habitantes de Espinal; y la sur, que presenta un fuerte impacto ambiental. Se están analizando las alegaciones presentadas, tratando de consensuar la solución. Respecto a las actuaciones planificadas e inversión programada, el grado de ejecución es del cien por cien.

En cuanto a la autovía Medinaceli-Soria-Tudela, el proyecto se encuentra en avanzado estado de redacción. Se trata de una actuación de 18,2 kilómetros de longitud. El tramo comienza en el límite entre Navarra y Aragón y finaliza en el nudo donde confluyen las autopistas AP-68 y AP-15. Como saben, se trata de una actuación cuya ejecución está vinculada a la construcción por el Ministerio de Fomento en Aragón y Soria. La actuación se está ejecutando en plazo según la programación. No obstante, según la valoración de esta

Consejera, el inicio de las obras debería condicionarse y reprogramarse conforme al compromiso del Estado a la hora de ejecutar las obras entre Soria y Pamplona.

En cuanto a la conexión de la A-12 con la AP-68 y la A-68, esta obra se está llevando a cabo mediante un convenio firmado con el Ministerio de Fomento el 12 de enero de 2009. La obra está contratada y en fase de construcción, si bien es cierto que ha sido reprogramada por el Ministerio de Fomento, retrasando su finalización de 2011 a 2012. En el cuadro siguiente se pueden ver las inversiones ejecutadas y programadas por cada una de las Administraciones.

Vamos a pasar ahora a informarles de la situación de las obras del Plan de Aceleración de Carreteras de Navarra. Como recordarán ustedes, el Plan de Aceleración contempla dos tipos de actuaciones: por un lado, las que afectan a los ejes estratégicos, que se concretan en diez proyectos, y, por otra parte, las actuaciones de interés territorial, que se concretan en diecinueve proyectos. En este plano que ven representamos los ejes estratégicos viarios de Navarra y las actuaciones correspondientes a estos ejes viarios, que son las siguientes: el eje de Belate, que comprende cinco actuaciones; la autovía del Pirineo, que comprende tres actuaciones; y el desdoblamiento completo de la 232, en la A-68, autovía del Ebro, que comprende dos actuaciones. Como saben sus señorías, son actuaciones de vital trascendencia e impacto significativo para el desarrollo viario de la Comunidad Foral. Puesto que una imagen vale más que mil palabras, les mostraremos a continuación distintas imágenes elocuentes que reflejan el alcance de las obras, con un valor ingenieril tan alto como es el caso del puente de Endarlatsa, cuya dimensión pudieron ustedes comprobar en el acto inaugural. Este conjunto de actuaciones realizadas en el último trienio ha transformado la red viaria de Navarra tanto en los ejes estratégicos como en las actuaciones viarias de interés territorial.

A continuación paso a enumerarlas una a una. En primer lugar, la autovía del Ebro A-68, tramo 1, Castejón-variante de Tudela, que actualmente se encuentra en servicio. Autovía del Ebro A-68, tramo 4, Buñuel-límite de provincia, que también se encuentra finalizado y en servicio. Eje de Belate 121-A, variante de Ostiz, que también se encuentra en servicio. Eje de Belate 121-A, tramo Sunbilla-Etxalar, que también se encuentra en servicio. Eje de Belate 121-A, tramo Etxalar-Vera de Bidasoa, que también está en servicio. Eje de Belate 121-A, tramo Vera de Bidasoa-Endarlatsa, que, como saben, también está en servicio. Eje de Belate 121-A, puente de Endarlatsa, el 50 por ciento, como saben, que también está en servicio. Autovía del Pirineo A-21, tramo 2.1, Monreal-enlace de Salinas-Idocin, que está en servicio. Autovía del Pirineo, tramo 2.2, enlace de Salinas-Idocin-Izco, finalizado y puesto en servicio. Y, en la misma autovía, tramo 3, Izco-Venta de Judas, que también está finalizado y puesto en servicio.

Pasamos ahora al segundo grupo de actuaciones de mejora viaria, denominadas en el plan actuaciones de interés territorial. Este segundo grupo contempla diecinueve actuaciones que clasificamos en cuatro grupos. En el primero incluimos aquellas que tienen por objeto mejorar el acceso a los valles pirenaicos facilitando la accesibilidad, la comunicación transversal y la transfronteriza. Son las señaladas con los números 11, 12, 13 y 14. En el segundo grupo incluimos aquellas actuaciones correspondientes a la mejora del eje Estella-Tafalla-Sangüesa, que incluye las actuaciones señaladas con los números 1, 2, 3 y 4 y la mejora de los accesos a Ujué. La construcción de las siete variantes del eje del Ebro, Mendavia, Lodosa, Milagro, Andosilla, Azagra, Valtierra y Arguedas, constituyen el tercer bloque o grupo. Y en cuarto lugar está la eliminación de cinco travesías conflictivas, aportando una mejora de seguridad vial y calidad de vida urbana, como son las de Corella, Irurita-Elizondo, Allo, Lekunberri-Albiasu y el vial Donapea-Pamplona.

La situación de estas obras la podemos ver en el siguiente gráfico. Como ven, la mayoría de ellas están en servicio. El eje Estella-Tafalla-Sangüesa, Navarra 132, variante de Eslava, está finalizado y en servicio. El eje Estella-Tafalla-Sangüesa, Navarra 132, Eslava-Sada está finalizado y en servicio. El eje Estella-Tafalla-Sangüesa, Navarra 132, tramo Sada-variante de Aibar... Vamos viéndolas una a una. Esta es la variante de Eslava. En segundo lugar, Eslava-Sada. En tercer lugar, el tramo Sada-variante de Aibar. Los accesos a Ujué, que, como saben, también están en servicio.

Respecto a las variantes del eje del Ebro, en primer lugar, vemos la variante de Mendavia, que está en avanzado estado de construcción. La variante de Lodosa, que también está en avanzado estado de construcción. La variante de Andosilla, finalizada y puesta en servicio. Nos vamos a detener un poquito en la variante de Azagra, por la que el señor Burguete también mostraba su interés, para informarles, aunque creo que ustedes ya están al corriente, de que a la hora de realizar este proyecto se presentaron dos alternativas. Aunque oficialmente se llaman alternativa 1 y alternativa 2, para que nos entendamos, vamos a llamarles alternativa monte y alternativa regadío. La alternativa monte afecta a una zona de viñedos que para la población de Azagra es muy sensible y la alternativa regadío afecta a una zona inundable. Por acuerdo de gobierno de 28 de mayo de 2007 se resolvió la información pública del PSIS condi-

cionando la aprobación de la alternativa regadío a los resultados del estudio hidrológico y hidráulico a realizar en el proyecto. En enero de 2008 se aprobó la modificación del reglamento de dominio público hidráulico, que condiciona que la alternativa regadío sea elevada, lo que hace que sea inviable económicamente, como en alguna ocasión les he comentado en esta misma Comisión. Como consecuencia de todo ello, la obra fue reprogramada en el tercer Plan Director de Carreteras 2010-2018, recientemente aprobado en esta Cámara, con el compromiso de estudiar una alternativa mixta consensuada con el Ayuntamiento parcialmente elevada y parcialmente inundable.

Continuando con el listado de actuaciones por las que preguntaba el señor Burguete, nos encontramos con la variante de Milagro, que en este momento está en construcción, tal y como saben sus señorías. También en el eje de la margen izquierda del río Ebro, la variante de Valtierra y Arguedas, que también está en construcción.

En cuanto a los accesos a los valles pirenaicos, nos encontramos con la reforma del puerto de Iso. Como ustedes saben, esta actuación, que se vio en esta Comisión, se reconsideró en su alcance inicialmente previsto, lo que motivó su reprogramación e inclusión en el tercer Plan Director de Carreteras. Tenemos también, en cuanto a los accesos de los valles pirenaicos, la reforma del puerto de Iso-Arbayun, ya en servicio. Carretera Isaba a Francia, en servicio. Burguete-Ochagavía-Isaba, fase 1, ramales transversales, en servicio. Burguete-Ochagavía-Isaba, fase 2, en servicio. Supresión de travesías conflictivas, variante de Corella, finalizada y en servicio. Supresión de travesías conflictivas, variante de Alli, finalizada y en servicio. Supresión de travesías conflictivas, variante de Lekunberri-Albiasu, en servicio. Y, por último, la última actuación incluida en su solicitud de comparecencia era el vial Donapea-Pamplona. Como saben, esta obra no fue ejecutada en el Plan de Aceleración al ser afectada en su tramitación por el PSIS de Donapea, que la engloba y la financia parcialmente con su proyecto de urbanización.

Resumiendo en estos dos planos la situación del Plan de Aceleración de Carreteras, en verde hemos representado las obras ejecutadas, en azul las obras en construcción y en amarillo las obras reprogramadas para el plan director de carreteras. Como pueden ver, el cien por cien de las actuaciones sobre los ejes estratégicos están en servicio. De las diecinueve actuaciones de interés territorial, once están en servicio y cinco en avanzado estado de construcción, y únicamente tres actuaciones están reprogramadas en el tercer Plan Director de Carreteras por las circunstancias que les acabo de exponer.

En conclusión, respecto a las actuaciones por las que me preguntaba el señor Burguete, y en concreto solo por las que me preguntaba, he de decir que se ha invertido un total de 328.934.592,14 euros, lo que ha supuesto la creación de mil seiscientos cuarenta empleos. La previsión total de inversión a fecha de hoy era de 327.918.429,93 euros, por lo que vamos ligeramente adelantados a lo previsto en cuanto al global de inversión, fundamentalmente por el adelanto de algunas obras de las que hemos hablado. Especialmente adelantadas van las variantes de Mendavia y de Lodosa. La solicitud de comparecencia hacía alusión a treinta y tres actuaciones, de las cuales diecinueve están finalizadas y en servicio, cuatro están adelantadas y nueve están en plazo. Solamente una está retrasada, por lo que hemos alcanzado un cumplimiento del 97 por ciento en lo que a estas actuaciones se refiere. La actuación retrasada es la conexión de la A-12, autovía del Camino, que, como les he comentado anteriormente, se ha reprogramado por el Ministerio de Fomento con las cifras y fechas que les he dicho anteriormente.

Por mi parte, nada más. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Alba. Tiene la palabra el portavoz del CDN, el señor Burguete.*

SR. BURGUETE TORRES: *Muchas gracias, señor Presidente. Agradezco las explicaciones de la Consejera que no hacen sino confirmar lo que nosotros ya preveíamos, que ese grado de autocomplaciencia que caracteriza al Gobierno a la hora de valorar las obras ejecutadas del Plan Navarra 2012 no se ajusta a la realidad. No se ajusta a la realidad porque aunque usted ha hecho un esfuerzo al explicar cada una de las medidas contempladas en el plan, las veintinueve actuaciones concretas, eso, a los efectos del plan, computa como una, la número 79, que engloba veintinueve actuaciones. Pero el Gobierno se está encargando de decir a lo largo de las últimas semanas que de las noventa actuaciones solo hay cuatro sin empezar. Bien, pues ya puede ir sumando quien quiera sumar, porque usted ha confirmado hoy aquí que cuando menos cuatro más están sin empezar. Es cierto que se han desarrollado algunas actuaciones previas, solo faltaba, incluso se podría considerar una actuación previa la incorporación en el Plan Navarra 2012, que, por cierto, nosotros apoyamos y defendemos, efectivamente, porque supone una inversión muy importante del Gobierno, pero la realidad demuestra, pese a quien pese, que necesita una revisión y una reprogramación.*

Usted nos ha dado hoy unos datos de reprogramaciones que nadie conoce. Este Parlamento, que aprobó el plan, no sabe cuáles son esas reprogramaciones que se han planteado ni cuáles son los

aumentos de las inversiones previstas. Evidentemente, dentro de lo que es la ejecución del Plan de Aceleración de Carreteras, con veintinueve actuaciones, usted ha dicho que han cumplido el 98 por ciento. Bien, será de las veintinueve actuaciones, que computan como una dentro de las noventa prioritarias del Plan Navarra 2012, porque con la variante de Azagra ya no serán cuatro, como se decía antes de empezar, sino que serán cinco, porque no hay previsión de empezarla hasta el año 2014, por tanto, de las noventa obras contempladas como prioritarias en el Plan Navarra 2012 cinco actuaciones en este momento están sin empezar.

Pero vamos a la siguiente y ya no son cinco, son seis, los túneles de Erro y Mezkiritz, del que, por cierto, no nos ha dicho ni cuánto vamos a invertir ni cuándo se va a empezar la obra, no sabemos si van a ser 15 millones, si van a ser 40 o si van a ser 80, porque el Gobierno nos ha ido ofreciendo esos tres datos a lo largo de los últimos informes del desarrollo del Plan Navarra 2012. En fin, se está en fase de redacción del proyecto, y en el de Mezkiritiz se está valorando las alegaciones que han presentado los particulares afectados. Bueno, pues ya no son cuatro ni cinco, son seis. Sí, sí, de noventa obras seis están sin empezar, y, además, para incumplir el Plan Navarra 2012. A nosotros no nos produce ninguna satisfacción que los túneles de Erro y Mezkiritz no se ejecuten en la previsión del plan, porque el plan es hasta el año 2012, no hasta el 2013 ni el 2014 ni el 2015 ni el 2016, y el Gobierno tenía una previsión que ejecutar, pero, claro, desde mayo del año 2008 hasta noviembre del año 2010 se ha hecho lo que se ha hecho, a nuestro juicio, insuficiente.

Pero ya no son seis, son siete si seguimos con la siguiente, la autovía A-15, Medinaceli-Soria-Tudela, que está en plazo según el plan, nos ha dicho. Inicio de obra: reprogramación. ¿Y cuánto se va a invertir?, porque en el plan que aprobó el Parlamento había 10 millones de inversión, pero según los últimos datos que nos aporta el Gobierno son 21. ¿Cuánto va a aportar el Gobierno de Navarra a esa obra? ¿Y cuándo se va a hacer? Dice que está pendiente de la firma de un convenio, del compromiso..., bien, pero, oiga, ya son siete las obras sin ejecutar, no son cuatro.

Y si vamos al área logística de Tudela nos ocurre algo parecido, está pendiente del tren de alta velocidad. ¿Y cuánto vamos a invertir? Tampoco lo sabemos. ¿Y cuándo se va a poner en marcha? Tampoco lo sabemos. Puede haber justificación, no digo que no, pero a nosotros lo que nos interesaba era que las obras se ejecutasen conforme a la programación prevista en el Plan 2008-2012 que aprobó este Parlamento. Porque, claro, si la obra del área logística de Tudela se va a hacer en el año 2016 y forma parte del Plan 2008-2012, seguramente que será de plena satisfacción cuando se haga, pero habrá que reconocer que ha habido retrasos en el proceso, en algunos casos justificados, no voy a entrar a valorar esa cuestión, pero lo que queríamos saber es cuál es el grado de ejecución de esta obra, y vemos que grado de ejecución, ninguno. Su desarrollo está pendiente por distintas vicisitudes muy justificadas y muy argumentadas, pero, oiga, ¿cuánto vamos a invertir? Como no lo sabemos, es una actuación más de la que tenemos información pero no hay inicio de ejecución, que era lo que nos interesaba. Porque estamos en el último año del plan, el plan era para los años 2008, 2009, 2010 y 2011, si quieren hasta el 2012, aunque el octavo informe del Gobierno dice que el plan acaba en 2011. Bueno, pues si se acaba el plan, no veremos ni la variante de Azagra ni los túneles de Erro y Mezkiritz ni la A-15 Tudela-Soria-Medinaceli ni el área logística de Tudela ni otras áreas logísticas. Se presentarán en breve los proyectos redactados a final de año, y, eso sí, el grado de ejecución, según la inversión y la planificación prevista por el Gobierno, será del cien por cien. Y yo me pregunto: ¿cuál es ese grado de ejecución? ¿Quién conoce, señorías, el grado de ejecución?, ¿hay alguien que lo conozca? Nadie, solo el Gobierno. Entonces, yo me lo guiso y yo me lo como, yo me lo organizo, yo me lo reprogramo, yo marco cuál es el grado de ejecución y digo que algunas obras tienen un grado de ejecución de más del cien por cien y que están sin empezar. No afectan a su departamento pero sí a otros departamentos y lo ponemos de manifiesto, sin empezar la ejecución material de la obra tienen un grado de ejecución de más del cien por cien. Dice que esto es según la planificación prevista, ¿y cuál es esa planificación?, porque el Parlamento tendrá derecho a saber cuál es esa programación prevista porque es el que aprobó el plan, ¿o simplemente fuimos utilizados para dar mayor lustre al plan, para luego no tener ninguna información salvo la que pidan los grupos parlamentarios, como ocurre en este momento?

En el último informe que envió el Gobierno, el octavo, de octubre del año 2007, los túneles de Erro y Mezkiritz tenían una inversión de 15 millones de euros, y es una obra de las que el Gobierno contempla como adelantada. Hombre, se están valorando las alegaciones al túnel de Mezkiritz y el plan fina el año que viene, tiene que estar adelantadísima. A eso vamos, a esa visión autocomplaciente que tiene el Gobierno, que en vez de decir que hay treinta o treinta y cinco obras que no se han empezado, no cuando se ha superado el ecuador, es que de cuatro partes del plan hemos pasado tres, entonces, en vez de decir que solo hay cuatro obras sin empezar, que es lo que se está transmitiendo, hay que ser franco y decir: miren

ustedes, por distintas cuestiones hay treinta y tantas obras sin empezar, y ha habido una reprogramación de las inversiones, porque, claro, ¿cuánto se va a gastar en los túneles de Erro y Mezkiritz? Usted no nos lo ha dicho, señora Alba, no nos lo ha dicho porque no lo sabe. Porque, claro, había una inversión de 80, ¿por qué se ha bajado a 15? Si se hubiese bajado de 80 a 78 se podría decir: bueno, ha habido un reajuste, pero cuando se habla de 80 y se pasa a 15..., ¿o es que no son 15 los que se van a invertir y son 40, como dice el Gobierno en alguno de sus informes? Porque, claro, si el Parlamento aprueba que se van a invertir 80 millones de euros, habrá que saber cuándo y cómo.

Y con la autovía del Camino, A-12, le tengo que dar la razón. Reprogramada por Fomento, no se va a acabar en el año 2011 y se acabará en el año 2012. Esta se va a cumplir según el plan. No sabemos lo que se va a gastar, porque en el cuadro que nos ha puesto, en una visión muy rápida, he comprobado que eran 18 millones de euros, pero en el último informe se dice que se van a invertir 27, esto no me lo invento yo, entonces ¿se van a invertir 27 o se van a invertir 18?, ¿o nos da lo mismo? ¿Y se va a acabar en el año 2012? Ojalá sea así.

Y el inicio de la variante de Azagra, por último, será en el año 2014. Bueno, pues está será otra de las que no se cumplen, porque ni siquiera sabemos cuánto nos va a costar. Y no entraré en las repercusiones presupuestarias para el año 2011 que tienen todas estas obras. Dice que las áreas logísticas van a ser financiadas por las sociedades públicas, pues será por lo capitalizadas que están muchas de ellas, que seguramente no necesitarán ningún fondo de la Administración Pública para poder gestionar semejantes inversiones. Pues ojalá sea así, pero me da la sensación de que hasta ahora lo que se conoce es justamente lo contrario, el Gobierno es el que acaba capitalizando y aportando fondos para que las sociedades públicas puedan subsistir, excepto alguna, que se financia e incluso genera beneficios.

Por tanto, señora Consejera, le agradecemos enormemente la información, que no hace sino confirmar lo que nosotros ya nos temíamos, que no son cuatro las obras, sino que superada la primera comparecencia del Gobierno sobre esta materia hay que añadir cuando menos cuatro más, túneles de Erro y Mezkiritz, A-15 Tudela-Medinaceli, área logística de Tudela y otras áreas logísticas. Cuatro más cuatro son ocho. No incorporo la variante de Azagra porque es una de las veintinueve del Plan de Aceleración, que computan como una. Por tanto, de cuatro pasamos a ocho, hemos duplicado los datos del último informe del Gobierno sobre las obras sin comenzar, veremos cuando pasen todos los Consejeros y Consejeras por las distintas Comisiones de este Parlamento cuál es el resultado final. Muchas gracias por la información. Seguiremos atentos, en el poco tiempo que queda de legislatura no sé si tendremos ocasión, pero en todo caso dudaremos mucho de los informes que nos remite el Gobierno porque, cuando menos, conducen a la confusión o por lo menos generan confusión no solo a este portavoz, y de la lectura de otras informaciones se puede confirmar lo que estoy diciendo. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Burguete. Tiene la palabra la señora Consejera para contestar.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Efectivamente, le tengo que dar la razón en que el informe lleva a la confusión, indudablemente, y quizá hubiera sido más oportuno que llamara usted a comparecer al responsable de la emisión de estos informes para que le explicase con qué criterios se elaboran y se emiten, porque quizá eso hubiera evitado algunos malentendidos que, como veo, se están produciendo sin lugar a dudas. En eso tiene usted toda la razón, pero confunde usted los términos cuando habla de obras no empezadas con proyectos no empezados. El Gobierno de Navarra informó de que había cuatro proyectos del Plan Navarra 2012 que no habían comenzado, pero no están sin empezar, todos esos proyectos de mi departamento a los que usted ha hecho referencia... Ahora es mi turno, señor Burguete, luego, si quiere usted y se lo concede el Presidente, tendrá otro turno, pero me gustaría dejar esto claro, una cosa son los proyectos y otra cosa son las obras, y ahora mismo para algunas de las actuaciones a las que usted ha hecho referencia, como, por ejemplo, los túneles de Erro y Mezkiritz, en el Plan Navarra 2012 y en la programación que usted conoce no estaba previsto que a fecha de hoy se hubiera invertido un euro en las obras, porque ya se sabía que el proyecto no estaba finalizado. Luego no es correcto el análisis que usted hace, porque en el Plan Navarra 2012 pone claramente cuál va a ser la inversión de cada proyecto y cuándo se va a invertir. Dice usted: ¿cómo lo sabemos? Lo pone en los informes. Aquí pone la cantidad que se va a invertir. ¿Cuándo? Igual se lo tiene que preguntar al responsable de estos planes. Nosotros, desde luego, tenemos unas fichas muy detalladas en las que se hace un control muy detallado de cada actuación, y, como le digo, un proyecto es una cosa muy compleja que tiene un proceso largo, bastante anterior al comienzo de las obras, como usted sabe perfectísimamente, puesto que además ha sido Consejero de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente nada menos, y después está la obra, y, por lo tanto, la información que yo le he dado es*

exclusivamente relativa a las actuaciones por las que usted me ha preguntado, y es cierta. Le tengo que decir que esto es así. Aquí están las fotografías, la mayoría de las obras están en servicio, otras están en construcción, y, en cualquier caso, otras, cuyo periodo de obra física no ha comenzado, están en tiempo según lo previsto en el plan, porque en el plan ya estaba previsto que a fecha actual estuviesen en una fase previa al inicio de las obras. Por lo tanto, yo no puedo decirle otra cosa, se está cumpliendo en un 97 por ciento lo que estaba previsto en el plan, a excepción de una actuación que, efectivamente, va retrasada, que es el caso de la autovía del Camino.

Otra cuestión que también me parece que confunde o lleva a error es el hecho de que que el plan acabe en el año 2012 no significa que esté prevista la finalización de la totalidad de sus obras para el año 2012. Por ejemplo, en el caso concreto de la autovía de Medinaceli, por poner un ejemplo, y pasa lo mismo con el tren de alta velocidad, un proyecto en el que, efectivamente, vamos retrasados por las circunstancias que todos conocemos, pero en el caso concreto de la autovía de Medinaceli, de la inversión total que está previsto que haga Navarra, que son 60 millones de euros, el Plan Navarra 2012 solo recoge la parte que se considera que va a ser asumida en el periodo hasta 2012, inversión que después continuará. Es decir, no es correcto identificar fin del Plan Navarra 2012 con fin de las obras de cualquier tipo de proyecto. Esto es así. Estaba previsto que durante la vida del Plan Navarra 2012 algunas de las obras dieran comienzo, pero no que se asumiera la totalidad de su inversión y se finalizasen las obras. Y esto ha sido así siempre, entonces ¿qué análisis tengo que hacer? Tengo que comparar lo que hoy en día está previsto y vigente, que es fundamentalmente lo que se planteó en el Plan Navarra 2012, porque tampoco se ha cambiado tanto en lo que respecta a obras públicas, incluyendo la actualización de una reprogramación que se hizo, como es lógico, además, hacer con todos los planes, incluso con nuestro plan de carreteras, cuando ha transcurrido un tiempo, actualización que es pública, porque es la que consta en la información que está publicada y que se llevó a cabo por los firmantes del acuerdo, el Partido Socialista y el Gobierno de Navarra, y respecto a esa actualización, que es la que está vigente, aunque, como digo, en el caso del Departamento de Obras Públicas no hubo cambios muy significativos, esta es, digamos, la plantilla con la que nos tenemos que comparar.

En este sentido, yo le digo de corazón cómo están las cosas. Usted me ha preguntado por estas obras, me podía haber preguntado por otras, pero me ha preguntado por estas, y el informe que le doy es el que es, lo que tiene que ser. Al final, como le he dicho, son treinta y tres actuaciones, aunque muchas hagan un compendio y sean sola una, bueno, pues esa solo una creo que en el plan aparece con un 99 por ciento de ejecución, pero, bueno, son treinta y tres actuaciones, diecinueve están finalizadas y en servicio, las han visto, cuatro están adelantadas respecto a lo previsto, nueve van en plazo y una va retrasada. Por lo tanto, si de treinta y tres una va retrasada y las demás están o ya finalizadas o en plazo o incluso adelantadas, le tengo que decir que el cumplimiento respecto a lo que teníamos previsto por este departamento en relación con las obras por las que usted me ha preguntado y ninguna otra más –aquí no se ha introducido ninguna otra de las que usted me ha preguntado– es del 97 por ciento, y así se lo digo, señor Burguete. Pero, sobre todo, me parece interesante que no confundan estos conceptos porque les puede pasar con cualquier otro departamento, no es lo mismo proyecto que obra, o sea, el proyecto tiene un montón de fases a acometer antes de iniciar las obras y, por lo tanto, creo que no se contradice la información que les he dado con la que proporcionó el Gobierno en el sentido de que había cuatro proyectos sin iniciar, los demás han sido iniciados y, como usted ha dicho además muy comprensivamente, unos pueden ir en plazo, otros adelantados, alguno puede estar incluso justificadamente retrasado, no lo pongo en duda, pero, bueno, yo le he expuesto uno a uno los proyectos por los que usted me ha preguntado. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señora Alba. A continuación damos la palabra a los portavoces. Por Unión del Pueblo Navarro, señor Valero.*

SR. VALERO ERRO: *Muchas gracias, señor Presidente. Intervendré brevemente. En primer lugar, creo que el señor Burguete no está confundido, lo que ha querido es confundirnos a los demás. Es la habilidad que tiene el señor Burguete, a cuatro actuaciones que el Gobierno dijo que no habían comenzado ha pretendido sumarle no sé cuántas actuaciones del Departamento de Obras Públicas cuando el grado de ejecución es del 97 por ciento. Ha querido sumar algunas de las veintinueve actuaciones y al final ha metido una serie de números de tal forma que parecía que ha habido un incumplimiento generalizado dentro las noventa actuaciones del plan. Creo que, efectivamente, hay que reconocerle al señor Burguete la habilidad de intentar por lo menos confundir al resto de los Parlamentarios, pero ahí se ha quedado, en el intento. Lo que hay que señalar es el cumplimiento por lo menos del Departamento de Obras Públicas con respecto a la encomienda que tiene el propio Gobierno de ejecución de todo lo que es el Plan Navarra 2012. Creo que ha justificado las actuaciones que han podido ser retrasa-*

das o de alguna forma planificadas para otras fechas, ha dado los motivos que ha habido, y, desde luego, cuando se pregunta cuándo, hay que decir muy claro que esto es cuando se aprueban los presupuestos, porque también hay que meter partidas económicas, y, claro, preguntar cuándo y luego no aprobar presupuestos y presentar enmiendas a la totalidad...

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Señorías, por favor, pido que respeten el turno de palabra de los portavoces.*

SR. VALERO ERRO: *De alguna forma hay que entender que el cuándo tiene mucho que ver con las partidas económicas y con los presupuestos. Desde luego, hace un año era un plan magnífico, iba en plazos y formas y ahora nos encontramos con que un año después, coincidiendo con la salida del CDN del Gobierno, esto empieza a tambalearse.*

De todas formas, le animo a que siga intentando por lo menos cumplir los plazos, con las dificultades que tiene, no solo de las obras, que son difíciles en algunos momentos y van a surgir problemas, sino también de las cuestiones económicas, que también están derivadas de la situación que pueda generarse en un momento determinado de la crisis y de la falta económica en algunos momentos. Muchas gracias por su presencia.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Valero. A continuación tiene la palabra el portavoz de Nafarroa Bai, señor Amezketa.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Arratsalde on, buenas tardes. Resulta que ahora el Plan Navarra 2012 no es para el 2012 sino para cuando Dios quiera que se acaben las obras. Pues muy bien. Pero no se llama 2013 ni 2014 ni 2015, se llama 2012, y, efectivamente, en los informes del Gobierno en más de una ocasión aparece como objetivo la finalización dentro del ejercicio 2012. Estamos permanentemente con un tema absolutamente manido, sobre todo, en este departamento. ¿Hay retrasos o no hay retrasos? Oiga, en esta legislatura hay retrasos en un montón de cosas que se han ido haciendo. Está habiendo retrasos en un montón de obras, que serán imputables a las causas que se quiera, en algunos casos a los acelerones que se da para poder explicar en un momento determinado la de cosas que se van a hacer, con importes, con datos, con tal y con cual, eso sí, con abundante propaganda, pero luego viene la realidad y la realidad desajusta todo eso, la realidad de este plan es que las veintinueve actuaciones tenían un presupuesto de 270 millones de pesetas que al poco tiempo había subido más de un 20 por ciento, cuando se empezó a poner los pies en el suelo, por ejemplo.*

No eche la culpa al presupuesto, señor Valero. Que yo sepa, en los últimos siete años –en los anteriores no me acuerdo cómo fue– no han tenido absolutamente ningún problema para hacer el presupuesto que les ha parecido a ustedes que tenían que hacer. Por lo tanto, ya vale de recordar que el asunto es de los presupuestos. Los hacen ustedes, repito, por lo menos en los últimos siete años.

Hay retraso permanente en demasiadas obras y, además, hay una falta de rigor importante a la hora de prever lo que va a pasar en relación con lo que luego pasa. Como vamos a tener ocasión de hablar de todo esto en algún otro momento, pues ya veremos. Claro que nos preocupa todo eso, y porque nos preocupan esos retrasos y esa continuidad y ese poner por delante, repito, la propaganda, porque no se le puede llamar de otra forma, distinta a la realidad tiempo después, es por lo que nos preocupan cosas como la que ha surgido antes. Debe de ser usted la única que cree que no hay motivos para pensar que no se van a cumplir los plazos. Ese tipo de obras importantes, me estoy refiriendo ahora al asunto anterior, no es diferente de todo esto. Y luego, claro, cuando resulta que no se cumplen, porque no se cumplen, se cambian de nombre, se traspasan al siguiente plan, y como queda feo el nombre del plan y se presume de antemano que no se va a poder cumplir, se cambian las fechas y se ganan dos años más, primero hasta el 16 y ahora hasta el 18. Eso es algo permanente en todo este asunto.

Además, no hay que poner todas las responsabilidades en el Gobierno, porque el partido que se autodenomina de la oposición es absolutamente coincidente en la mayoría de las cosas que dice el Gobierno. En todo caso, es absolutamente coincidente en la búsqueda de las justificaciones, ¿o tenemos que recordar ahora desde cuándo viene advirtiendo el Gobierno de UPN asegurando la inminente firma del convenio del TAV, por ejemplo? Después de todo lo que hemos vivido no nos digan que tenemos que creernos que las cosas van a pasar en su momento y en los plazos previstos porque eso no ocurre nunca, otra cosa es que se empeñen no en no querer verlo, sino en falsear la realidad, que se falsea de muchas maneras, una de ellas dando informaciones falsas y diciendo –luego se dirá que ha sido un lapsus– que es del convenio de donde se van a deducir los pagos a costa del TAV.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Señor Amezketa, por favor, le pediría que se ciñera al tema de la comparecencia, que es el Plan Navarra 2012.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Son temas absolutamente ligados porque son iguales, son exactamente iguales. Y luego, desgraciadamente, con hacer juicios de intenciones –en eso también hay coinci-*

dencias– nos quedamos todos satisfechos. Pues nada, sigan con sus juicios de intenciones, que seguiremos viendo cómo se retrasan las obras permanentemente en relación con los plazos previstos. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Amezketa. Tiene la palabra el portavoz del PSN, el señor Vázquez.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes de nuevo. Para mi grupo la verdad es que los portavoces de los grupos parlamentarios tienen perfecto derecho a solicitar comparecencias, pero, desde luego, sinceramente, si no querían escuchar esas respuestas seguramente no deberían haber hecho esta petición de comparecencia, porque realmente para el Partido Socialista en absoluto es novedosa, y no es porque yo tenga más datos que usted, en cualquier caso, como digo, todo el mundo tiene derecho a solicitar las comparecencias que considere oportunas. En ese sentido, de la misma manera le digo al señor Amezketa que él y su grupo pueden hacer la oposición que quieran, están en su perfecto derecho, pero dejen en paz al Partido Socialista para que haga la que él considere oportuno, que también la hace. Y, desde luego, no diga que el Partido Socialista está en connivencia con UPN, porque coincidimos cuando hay que coincidir y discrepamos cuando hay que discrepar y lo vamos a ver pronto. Por lo tanto, no mezcle todo en un...* (Risas)

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Por favor, señorías, dejen continuar al portavoz del PSN.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *De todas formas, como ya es un poco tarde, no viene mal que tengamos unas risas. A lo mejor nos teníamos que haber ido a casa hace un rato, porque, sinceramente, hablar de estas cosas para mi grupo no tiene nada de constructivo. En cualquier caso, cada cual tiene su forma de hacer política y su forma de hacer oposición, desde luego, el Partido Socialista tiene la suya y pido al resto de grupos que respeten la forma de hacer política del Partido Socialista. Simplemente digo eso, porque parece que siempre nos meten en un saco de confusión, diciendo si coincidimos o no coincidimos. Como he dicho antes, coincidimos puntualmente cuando tenemos que coincidir y no coincidimos cuando no tenemos que coincidir.*

Le quería decir a la señora Consejera que de la ejecución del Plan Navarra 2012 sí que es verdad que el Partido Socialista recibió estados de ejecución, pero tengo que decir que solamente hemos recibido eso, el Partido Socialista no ha opinado con el Plan Navarra 2012, no se le ha dado la posibilidad de negociar nada del Plan Navarra 2012, ni en su calendarización ni en su programación ni en nada. Se lo digo simplemente como apunte. Nosotros firmamos el Plan Navarra 2012, consideramos como grupo político que deberíamos tener mayor participación que la que tenemos, no en cuanto a conocer cómo están las cosas sino en cuanto a conocer cómo se hacen las cosas, y, desde luego, eso no lo sabemos. Y esto no se lo digo a usted como responsable de un área determinada, sino como Gobierno. En cualquier caso, es un toque, y basta que usted lo ha dicho, llévese esta impresión del Partido Socialista, porque, desde luego, no estamos satisfechos del grado de vinculación de las obras que considerábamos que eran importantes para Navarra pero no tanto del grado de participación que tiene el Partido Socialista respecto de este plan. Por tanto, sirva esto como un elemento con el que no estamos, lógicamente, en absoluto de acuerdo.

Por otra parte, nada nuevo también en cuanto a que la señora Consejera, cuando se le trae a esta Comisión para que hable de las obras, nos ponga transparencias, con unas carreteras muy bonitas y veamos que todo se hace muy bien. Desde luego, no es nada nuevo, yo se lo he dicho a usted en esta Comisión en varias ocasiones, que veamos un excesivo grado de autocomplacencia de la señora Consejera en el departamento que dirige y, desde luego, indudablemente las cosas no están muy bien, seguramente se lo he dicho muchas veces, pero usted sigue erre que erre insistiendo en que todo está perfecto, en que todo se hace muy bien y en que todas las carreteras están perfectas. De ese tema tendremos ocasión de hablar en esta Comisión próximamente.

Por último, en cuanto al Plan de Aceleración de Carreteras, no voy a entrar en esta cuestión, usted ha dado una detallada información de la visión física del estado de las carreteras, de si están en servicio o no. Yo creo que del plan de carreteras habrá que hablar largo y tendido y para ello sabe usted que el Partido Socialista ha solicitado una comparecencia suya. Por lo tanto, tendremos tiempo y ocasión de desgranar de forma pormenorizada todo lo relacionado con el Plan de Aceleración de Carreteras, no solo de si están en servicio o no están en servicio, sino de todo de lo que hay que hablar en relación con ese Plan de Aceleración de Carreteras. Nada más y muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Gracias, señor Vázquez. Señora Figueras, por la agrupación de Izquierda Unida, tiene la palabra.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Intervengo para decir algunas cosas como criterios políticos, porque la verdad es que a mí me parece que en este tipo de cosas es importante también señalar criterios políticos. Agradezco en ese sentido que la petición del señor*

Burguete pueda dar cabida a un debate que yo creo que tiene interés, y es sobre los planes del Gobierno. A mí me parece que hay que marcar un criterio político en los planes. Los planes, como tales, son líneas de actuación y son proyectos que pueden comprometer al Parlamento o no, y en el plan del que ahora estamos hablando nosotros nos abstuvimos porque no se admitió ni una de las propuestas que presentamos, que planteaban, lógicamente, inversiones que nosotros considerábamos productivas, no tuvieron eco. Otra cosa es el Plan Moderna en el que nos propusimos trabajar y comprometernos, y planteamos que ese plan viniera al Parlamento y se controlara por el Parlamento. Yo no sé qué va a hacer el Gobierno, pero creo que hay una diferencia de puntos de vista a la hora de plantear cómo se deben desarrollar los planes. Porque sabemos que los planes son líneas y no obligan, son declaraciones de intenciones más allá de que los grupos de la oposición queramos hacer política de ellos o no. Y yo creo que estamos en nuestro perfecto derecho de hacer política porque, entre otras cosas, estamos aquí y nos pagan por eso. Creo que el hecho de que los grupos coincidamos o no coincidamos o de que aprobemos o no aprobemos los presupuestos no es óbice para que cada uno diga, con el respeto que se debe plantear, lo que considere. Y, desde luego, ningún grupo en la Cámara, ni el Partido Socialista ni UPN ni nadie, puede plantear al resto cómo lo debe hacer. Señor Vázquez, el otro día tuvimos este mismo debate con el plan de carreteras, nadie tiene patente para plantear qué es lo que tienen que hacer los demás, cada uno es libre de hacer lo que quiera, y no tenemos que pedir permiso a ningún grupo, es la segunda vez en muy poco tiempo que esto se plantea y a mí me parece que eso no es de recibo. Cada uno tiene que dar sus opiniones y argumentarlas como le parezca porque en política cabe esto y lo contrario en poco espacio de tiempo. Suele caber una cosa y la contraria en poco tiempo, y, además, siempre hay argumentos.

El Plan Navarra 2012, en lo que concierne a todo un gran proyecto de inversiones, abarcaba una inversión de 4.500 millones, y yo imagino que, efectivamente, como plan que es, tendrá sus altibajos. Hay una cuestión que ha planteado el señor Burguete y que a mí me interesa saber, en el área logística de Tudela yo creo que había un planteamiento de una reserva de terreno mayor que la se ha establecido, las 218 hectáreas de terreno en tres fases. A mí me interesa saber, porque creo que se hablaba de más millones de metros cuadrados, si en el proyecto del Plan Navarra 2012 estaba lo primero o si realmente es una de las actuaciones que también se han replanteado. Como digo, a nosotros, que votamos a favor del Plan Moderna, nos parece muy interesante la información.

Que haya autocomplacencia yo creo que va con el cargo. Es verdad que el Gobierno, cuando se le piden comparecencias para dar los datos que tenga, si no ha atinado, dice que la información que se maneja por parte de los departamentos y del propio Gobierno da lugar a error. Pero creo que más allá de eso son apuestas. En el plan de carreteras vimos que hubo que reorganizar hasta las fechas porque desde que fue planteado hasta que se inició el debate había transcurrido un tiempo. Eso es lo que quería decir. Y, desde luego, creo que simplemente son debates políticos que tienen perfecta cabida.

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

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias a todas sus señorías por sus aportaciones. En primer lugar, sinceramente, gracias, porque me están acusando ustedes de autocomplacencia y yo no he utilizado un adjetivo ni una valoración en toda mi exposición, me he limitado a facilitarles la información que ustedes me han pedido, no he dicho ni que las cosas se hagan bien ni mejor ni pronto ni tarde ni si lo hemos hecho muy bien ni si estamos satisfechos, no he utilizado un solo adjetivo en mi intervención, o sea que están dando ustedes por hecho que con esta información es como para estar muy autocomplacido, pero yo en ningún momento he dado ninguna muestra ni de autocomplacencia ni de lo contrario, repito, en ningún momento. Igual en otras comparecencias no ha sucedido y a lo mejor en otro momento ustedes me lo han dicho con cierta razón, pero en este momento, sinceramente, yo no he puesto ningún calificativo a la actuación del departamento, me he limitado a presentarles la información que se me ha pedido sobre el estado de ejecución de los distintos proyectos en su conjunto, las cifras de inversión y el grado de ejecución en función de lo que estaba previsto en el Plan Navarra 2012. Eso que quede claro. Así que, como les digo, no he hecho ninguna valoración, por lo tanto, no sé de dónde sacan ustedes la autocomplacencia. Lo que no voy a hacer es ocultar la realidad. Me llaman a que yo les cuente esto y yo vengo y se lo cuento, si quieren, no les cuento, pero, claro, entonces ¿para qué me llaman?, me pregunto.*

En cuanto a los planes del Gobierno, señora Figueras, por empezar por el final, yo creo que son mucho más que una declaración de intenciones. La verdad es que me he perdido un poco en su intervención, creo que esto viene de alguna otra sesión en la que yo no he estado presente y no sé muy bien a qué se refería, pero, evidentemente, el derecho

que usted reclama existe y todo el mundo tiene derecho a tomar las iniciativas que considere oportunas, a defenderlas y a dar sus argumentos, y, como usted bien dice, quizá en un espacio corto de tiempo haya argumentos para una cosa y para la contraria y cabrían todos, pero está el peso de cada organización o la capacidad de llegar a acuerdos para sacar adelante sus propuestas. Pero el mismo derecho tenemos todos, usted y el resto de grupos parlamentarios, aunque, como digo, no voy a insistir mucho en este tema porque me pilla un poco de nuevas y creo que viene a colación de alguna sesión que yo me he perdido. Pero me gustaría decirles que los planes del Gobierno no son meras declaraciones de intenciones, son herramientas para hacer la política que, efectivamente, cada grupo político se propone hacer y ofrece a su electorado en campaña electoral, les dice: bueno, a mí me gustaría llevar a Navarra por aquí, me gustaría hacer estas cosas y me gustaría acometer estas políticas, y, evidentemente, no son solamente una declaración de intenciones sino una herramienta de hacer política, como usted dice, pero además, efectivamente, marcan unas líneas directrices estratégicas. Quien los hace considera que son las importantes y las que hay que seguir y marcan una pauta para que todo confluya de manera que se consigan unos objetivos o por lo menos se aproxime lo máximo posible a esos objetivos.

Al Partido Socialista le diré lo mismo que a los demás. Al final se ha limitado a hablar del tema de la autocomplacencia y yo, sinceramente, no he dicho nada ni de si estamos satisfechos ni de cómo estamos, me he limitado a darles la información: estados de los proyectos, cifras de inversión, fechas previstas, inversiones previstas y cómo nos encontramos respecto a esas previsiones.

Al señor Amezketa me gustaría decirle, en primer lugar, que me parece una acusación fuera de lugar decir que el Presidente ha querido intencionadamente falsear la realidad. Yo, sinceramente, estaba presente en esa presentación y también me chirrió lo que dijo el Presidente, que fue absolutamente un lapsus, esto es así. ¿Usted no se ha equivocado nunca? Pues el Presidente sí y yo también, y ese día se equivocó, fue un lapsus. Llevamos mucho tiempo hablando de este tema, todos teníamos la coletilla del convenio, de la aportación, y tuvo un lapsus. Sin embargo, quien sí me parece que tiene una falta de rigor tremenda es usted. Dice que hay numerosos retrasos, que siempre hay retrasos, mire, aquí está el mapa, no es tan importante lo que usted diga ni lo que yo diga, aquí está. Se me ha preguntado por una serie de actuaciones y están en verde todas las que ya están en servicio, finalizadas; en azul, las que están en obras, tres, que han sido reprogramadas, y todo lo demás está en servicio. Entonces, les gustará más o menos, como ha dicho algún portavoz, si no les gusta, no me llamen a esta Comisión, pero yo vengo y, por supuesto, les enseño las obras que hemos realizado, porque el plan empezó en el año 2008, lleva ya un tiempo de ejecución, y se han hecho muchísimas cosas. Hablar de retrasos sí que es falsear la realidad intencionadamente, porque no se ajusta a la realidad. Podemos hablar en otro momento, si usted quiere, de algún retraso de algún proyecto concreto, pero hablar de retrasos generalizados es faltar a la verdad, porque aquí está, no es una cosa que se pueda opinar, es una cosa que se ve, y la mayoría de las obras por las que me ha preguntado el señor Burguete, aunque, como digo, hay más que competen al departamento y que están en el Plan Navarra 2012, pero se me ha pedido que me ajuste solo a estas y me he ajustado solo a estas, están en el estado que les he presentado, la mayoría en servicio, cuatro adelantadas, nueve en plazo y una retrasada. Esta es la valoración que yo hago sin calificativo alguno, 97 por ciento ejecutado respecto de lo previsto. Por mi parte, nada más. Señorías, muchísimas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Casado Oliver): *Muchas gracias, señora Consejera. Agradecemos la información y la presencia de la Consejera así como de los miembros de su equipo, el Director General de Obras Públicas, la Directora General de Transportes y la Jefa de Gabinete. No habiendo más puntos en el orden del día, levantamos la sesión. Muchas gracias.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 18 HORAS Y 28 MINUTOS.)