DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

IV Legislatura | Pamplona, 26 de noviembre de 1998 | NUM. 26

COMISION DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. DOÑA ASUNCION APESTEGUIA JAURRIETA

SESION CELEBRADA EL DIA 26 DE NOVIEMBRE DE 1998

ORDEN DEL DIA

—— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la situación generada en el desarrollo de las obras del puerto de Belate.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 36 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre la situación generada en el desarrollo de las obras del puerto de Belate.

Abre la sesión la Presidenta de la Comisión, señora Apesteguía Jaurrieta, y cede la palabra al señor Landa Marco (G.P. «Mixto»), a quien responde el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Palacios Zuasti (Pág. 2).

Se suspende la sesión a las 16 horas y 47 minutos.

Se reanuda la sesión a las 16 horas y 48 minutos.

Continúa el señor Consejero con su intervención (Pág. 4).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 10 minutos.

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

En un primer turno de intervenciones toman la palabra los señores Landa Marco y Platero Alda (G.P. «Socialistas del Parlamento de Navarra») y la señora Matías Angulo (G.P. «Convergencia de Demócratas de Navarra»), a quienes responde, tras cada intervención, el Consejero (Pág. 7).

En el segundo turno interviene el señor Landa Marco y es respondido por el Consejero (Pág. 14).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 15 minutos.

(COMIENZA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 36 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la situación generada en el desarrollo de las obras del puerto de Belate.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Buenas tardes señoras y señores Parlamentarios. Se inicia la sesión de esta Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras con el único punto del orden del día: la comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre la situación generada en el desarrollo de las obras del puerto de Belate. Para ello contamos con la presencia del señor Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, al cual le damos la bienvenida, a quien acompañan los técnicos del departamento, a quienes igualmente saludamos. Esta comparecencia ha sido solicitada por el Parlamentario Foral adscrito al Grupo Mixto señor don Martín Landa, de Nueva Izquierda, que a continuación tiene la palabra para poder plantear al señor Consejero sus consideraciones sobre el tema por el que se ha solicitado su comparecencia. Señor Landa, cuando quiera tiene la palabra.*

SR. LANDA MARCO: *Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías, señor Consejero, señor Director General, señor Jefe de Gabinete. El otro día teníamos también una comparecencia con el Presidente de la Cámara de Comptos en la que hicimos un repaso de lo que era el informe que la Cámara presentó al respecto de las obras que hoy también nos ocupan, y tenemos que decir, lo mismo que dijimos entonces, que seguimos viendo los mismos problemas. Es cierto que también estamos analizando todavía adjudicaciones del 94, pero seguimos viendo los mismos problemas: la necesidad de una oficina de supervisión de proyectos que trabaje y corrija las deficiencias que una y otra vez siguen apareciendo; las modificaciones sin cuento, que sirven para lo que no ha sido satisfecho a través del precio inicial, seguir engordando un precio y también corregir todo lo que se dice que ha estado mal planteado desde el proyecto; los plazos, que sigue dándose la incongruencia de que el plazo sea una cosa que se valora a la hora de la adjudicación pero que luego da igual, no se va a tener en cuenta a pesar de que en este caso, por ejemplo, aparecían dieciocho meses de retraso respecto al tiempo del plazo de adjudicación; y, por último, y éste es un tema –y lo decía también el otro día– que corresponde ya al Consejero que está en estos momentos actuando, la exigencia de responsabilidades, que es un tema que le compete plenamente a usted, y queremos saber qué es lo que al respecto piensa iniciar, se ha iniciado o por qué no se ha iniciado si es que no se piensa iniciar, en cuanto a la exigencia de responsabilidades, sobre todo cuando se señala, como hace el anexo 4, por ejemplo, del informe de la Cámara de Comptos, que una serie de cuestiones son achacables al proyecto, así de crudo y así de duro. Por tanto, hay que plantear a ese respecto también qué se piensa hacer, puesto que eso ya sí que, como digo, compete al actual Consejero.*

El resto de las cuestiones que aparecen en el informe de la Cámara de Comptos las estuvimos viendo el otro día. No es cuestión de que repitamos miméticamente, sino que queremos saber del Consejero, a la vista del informe de la Cámara de Comptos, cuál ha sido el planteamiento y qué piensa continuar haciendo –me consta que en el inicio de su llegada al departamento tomó determinadas medidas–, qué nuevas actuaciones considera que se deben tomar, si es que se deben tomar, qué medidas son las que va a solicitar como pedida de responsabilidades, en concreto, si es que competen a esta obra. Eso es lo que en principio queremos saber en relación con esta comparecencia.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Landa. Señor Consejero, cuando quiera tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. Señoras y señores Parlamentarios, muy buenas tardes.*

Tal y como indicaba el señor Landa en el escrito por el que solicitó mi comparecencia lo que pretende es que analice, teniendo en cuenta el informe elaborado por la Cámara de Comptos, la situación generada en el desarrollo de las obras del puerto de Belate y que exponga mi opinión acerca de los resultados de dicho informe, en el que, como dice el señor Landa en su escrito, se señalan incrementos de costo del orden del 33 por ciento.

De todas formas, antes de pasar a desarrollar mi intervención, creo que es necesario hacer a sus señorías dos puntualizaciones previas.

La primera de ellas es que no debo entrar nuevamente en todos los detalles del desarrollo de estas obras, ya que sus señorías conocen y han analizado el informe de la Cámara de Comptos, el cual ha realizado un profundo seguimiento de los avatares de estos contratos y ha reflejado, desde todas las perspectivas, los datos y consideraciones suficientes para evaluar el alcance de estas actuaciones. Además, tuvieron la oportunidad de oír al Presidente de la Cámara de Comptos, en su comparecencia del pasado viernes, día 20, donde les indicó cuál era su opinión personal y la del organismo que preside al respecto.

Y la segunda de esas puntualizaciones previas que les quiero transmitir es que acudo gustoso a esta comparecencia parlamentaria, ya que en ella vamos a tratar de uno los temas más controvertidos que ha perseguido durante muchos años al Departamento de Obras Públicas de los sucesivos gobiernos de Navarra, que no es otro que el de las grandes diferencias existentes entre los costes finales de las obras –presupuesto de liquidación– y los precios a los que tales obras fueron adjudicadas.

Y digo que es uno de los temas más controvertidos que ha perseguido durante muchos años al departamento porque, como recordarán sus señorías, en mi primera comparecencia ante esta Comisión, que fue el 25 de octubre de 1996, a las cinco semanas de tomar posesión, les dije que quería que uno de los pilares de la política del departamento durante el tiempo que fuera su titular se basara en el control económico de las inversiones.

Entonces, en octubre de 1996, como recordarán sus señorías les decía que entre los objetivos irrenunciables que me había marcado para esta nueva etapa del departamento estaba el que, a medio plazo, se redujeran las diferencias entre el coste final de las obras y su precio de contratación a unas cifras razonables que, en principio, establecía en torno a una media del 10 por ciento, ya que, tal y como había sido resaltado en numerosas ocasiones por la Cámara de Comptos, uno de los aspectos más sangrantes de las etapas anteriores en cuanto al desarrollo de los contratos de obra era el de las elevadísimas desviaciones entre los presupuestos de adjudicación de las obras y su coste final real.

Entonces, en octubre de 1996, asumí ante todos ustedes el autocompromiso de remitir a este Parlamento, en el mes de febrero de cada año, la relación de obras liquidadas durante el año anterior con la expresión del presupuesto de adjudicación, del presupuesto de liquidación, la empresa constructora y el porcentaje de desviación de cada obra, así como la media de desviación anual. Este es un informe novedoso no sólo en Navarra, sino también en el resto de España. En dos ocasiones ya lo he remitido y presentado: febrero de 1997 y febrero de 1998, y pronto, dentro de tres meses, remitiré el correspondiente a este ejercicio.

Por esa razón, creo que estoy en condiciones de poner en pretérito la frase que he dicho antes y puedo decir que el tema de las desviaciones "ha perseguido" al departamento, ya que en estos momentos afortunadamente esto ya no ocurre.

Una vez realizadas esas dos puntualizaciones previas, que creía que eran necesarias, debo decirles que no esperen de mi intervención ningún tipo de evasivas ni de excusas al resultado económico de las obras de Belate. Lo único que voy a hacer es exponer aquellas consideraciones que considero de justicia resaltar, las cuales puedan servir para aportar, si es posible, una explicación o un comentario allá donde considero que es imprescindible el hacerlo.

Sin ningún ánimo de avasallarles con cifras y detalles que, como les he dicho antes, ya están todos perfectamente reflejados en el informe de la Cámara de Comptos, en este momento me limitaré a aportar aquellos que nos puedan permitir a todos

hacer una reflexión sobre esta cuestión de las desviaciones.

Para ello creo que nos debemos centrar en las fechas de adjudicación, de finalización y de liquidación de cada contrato de Belate, así como en los porcentajes generales de desviación económica de cada uno de ellos. Los datos de referencia los tienen en el cuadro.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Vamos a suspender durante un minuto la sesión para repartir los cuadros.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 16 HORAS Y 47 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 48 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Se reanuda la sesión. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Les decía que creo que nos debemos centrar en las fechas de adjudicación, de finalización y de liquidación de cada contrato de Belate, así como en los porcentajes generales de desviación económica de cada uno de ellos. Se les ha facilitado un cuadro en el cual lo pueden ver.*

En mi opinión, a la simple vista de estos datos podemos decir que de estas siete obras ejecutadas y liquidadas hay una, que es la que corresponde al tramo 3, que presenta una desviación muy importante, ni más ni menos que del 61 por ciento; otras dos, las correspondientes a los tramos 1 y 2, presentan desviaciones que podemos calificar de significativas, del 22 por ciento en números redondos y del 31 por ciento; mientras que las obras correspondientes al tramo 4, a las instalaciones de los túneles y las obras complementarias, presentan unas diferencias que podríamos calificar de admisibles y tolerables, del 8, 14 y 6 por ciento. Y, por último, está la obra propia del túnel de Belate, que registra un coste final superior en un 35 por ciento a lo contratado.

Al principio de mi intervención les he dicho que no iba a entrar en un proceso de vanas justificaciones y no lo voy a hacer.

También se les ha facilitado una relación en la que aparecen todos los modificados realizados en estas siete obras, con indicación de la fecha en la que se realizaron.

Como pueden observar, el Consejero que les habla, que como recordarán tomó posesión el 19 de septiembre de 1996, poco ha tenido que ver con la mayor parte del desarrollo físico y económico de estas obras. Como todos ustedes saben, y se desprende de las fechas de adjudicación y finalización de cada una de las obras, durante el tiempo en el que soy titular del departamento sólo he adjudicado el contrato correspondiente a las instalaciones eléctricas de los túneles, que se hizo el 12 de diciembre de 1996, y la pequeña actuación de las obras complementarias hecha el 17 de febrero de 1997, que son unas obras que han tenido una desviación del 14 y del 6 por ciento respectivamente.

El resto de la obra civil, los otros cinco contratos, cuando tomé posesión estaban o bien finalizados y liquidados o, como en el caso del túnel de Belate, la obra ya estaba prácticamente finalizada, aunque me correspondió proceder a su liquidación económica y, por cierto, con un alto grado de discrepancia con la empresa constructora, tan es así que el recurso está en los tribunales.

A los veintiséis días de tomar posesión del cargo, el día 15 de octubre, realicé mi primera visita a las obras del túnel de Belate. Al día siguiente la prensa local recogía la reseña de las mismas y decía –lo tienen también en las copias que se les ha entregado–: "El sobrecoste de las obras de los túneles de Belate supera el 30 por ciento". Diario de Noticias *decía: "El túnel de Almandoz ha tenido un incremento del 32 por ciento sobre el precio de adjudicación y un 1 por ciento menos que el precio de licitación"; eso está en la página 20 del* Diario de Noticias. *Y el diario* Egin *decía: "Los presupuestos se han elevado considerablemente en este macroproyecto. El túnel de Belate, con una longitud de 2,9 kilómetros, arrastra un coste de 3.700 millones hasta el momento, y el de Almandoz, de 1,2 kilómetros de longitud y que recientemente ha sido asfaltado, 2.564 millones. Según los técnicos, se ha producido una desviación presupuestaria aproximada de un 33 por ciento"; eso es lo que dec'a el diario* Egin. *Como les digo, esto es lo que me encontré en el momento en el que tomé posesión, y lo que dijo el 16 de octubre de 1996 la prensa local.*

Después, como recordarán sus señorías, el 11 de diciembre de ese mismo año, esta Comisión visitó las obras. En ellas se les informó con todo detalle de las características y de los avatares por los que habían pasado. En el Diario de Noticias *del día siguiente, 12 de diciembre de 1996, había unas declaraciones mías en las que decía: "Las obras propiamente dichas del túnel de Belate finalizarán el próximo mes de enero. Para la iluminación –instalaciones eléctricas– tienen un plazo de nueve meses".*

Como les digo, de esas siete obras, las correspondientes a los tramos 2, 3 y 4, con desviaciones de 31, 61 y 8 por ciento respectivamente, habían sido finalizadas y liquidadas cuando yo tomé posesión. Hay dos que se liquidaron siendo yo Consejero, que son la del túnel de Belate, con una desvia-

ción del 35 por ciento, que como declaré en diciembre de 1996 –durante la visita de sus señorías– estaba prácticamente acabada y que fue una liquidación no amistosa, como ya les he dicho, y la correspondiente al tramo 1, con una desviación del 22 por ciento, que estaba ya finalizada cuando llegamos pero que no se liquidó hasta el 23 de diciembre de 1997, pues la parte de la entrada a la obra y la capa final de asfalto dentro del túnel estaba sin extender y no se pudo concluir la obra hasta que se acabó el túnel.

Y después están las dos obras que fueron adjudicadas y liquidadas ya en nuestra época, las de las instalaciones y las obras complementarias, cuyas desviaciones –del 14 y 6 por ciento respectivamente–, como ya les he dicho también, están dentro de lo razonable.

Por tanto yo me pregunto: ¿cuál es mi papel en este proceso?, ¿de qué o por quiénes debo responder?

Quiero pensar que sus señorías no plantean mis responsabilidades en esta materia. Pero también sé que ustedes están exigiendo, con todo derecho, y en nombre de los ciudadanos de Navarra a los que representan, una explicación.

Estoy seguro de que me creerán si les digo que el Director General que me acompaña, el cuadro directivo actual y este Consejero que les habla, hemos dedicado muchísimas horas de reflexión para ver cómo podíamos actuar para solucionar este problema de las desviaciones que tantas veces había sido resaltado por la Cámara de Comptos, no sólo ante este caso que ya se preveía, y prueba de ello son esos recortes de prensa de octubre de 1996 que les he leído, sino ante todos los anteriores casos similares que le han precedido a éste.

La pregunta que nos hacíamos en esas muchas horas de reflexión era la siguiente: ¿Cómo tenemos que hacer para llevar un control económico de las inversiones de tal forma que podamos trasladar a la ejecución de las grandes obras públicas la eficaz gestión económica que se consigue en el resto de las obras, es decir, en las pequeñas? ¿Es que en las grandes obras es inevitable que las desviaciones sean del 74 por ciento, como en la Autovía del Norte, del 71, 30 o 25 por ciento, como se liquidaron tres obras de la Autovía de la Barranca? Me estoy refiriendo al año 1996 y está en el informe que les entregamos en el mes de febrero del 97. Y la respuesta era que no, que no podía ser y que había que tomar las medias para que a partir de nuestra entrada las desviaciones medias estuvieran en unos límites razonables, de más o menos el 10 por ciento.

Miren, señorías, Belate ha concluido y puedo afirmar que se ha cerrado una época de grandes infraestructuras en Navarra, de gran dificultad técnica algunas de ellas, que son ponderadas por los navarros y por las gentes que nos visitan. Pero también se ha cerrado una época ineficiente en cuanto a directrices sobre el control económico de las inversiones públicas. Porque, señorías, la sociedad navarra nos está demandando unas buenas infraestructuras pero, al mismo tiempo y sin ningún género de dudas, nos está exigiendo una correcta gestión económica de los recursos públicos.

No hay que buscar exclusivamente en la mayor o menor calidad de los proyectos las causas de estas desviaciones que hoy estamos analizando. Las causas reales son otras. Porque, miren ustedes, el mismo cuerpo técnico del Departamento de Obras Públicas que tuvo que liquidar obras con más del 37 por ciento de desviación media anual en el ejercicio de 1996 y en los ejercicios anteriores, en estos momentos está consiguiendo que la desviación media anual no exceda del 10 por ciento.

Y les tengo que decir que los proyectistas que hicieron los proyectos de esas obras en las que en años anteriores la desviación fue de más del 37 por ciento no son muy diferentes y, les diría más, incluso son los mismos que los que ahora se encargan o se contratan en algunos casos para redactar los proyectos que se liquidan con desviaciones en torno al 10 por ciento o inferiores.

Puede que alguno de ustedes me pregunte: ¿qué medidas ha adoptado –ya lo ha hecho el señor Landa en su intervención– o piensa adoptar como consecuencia del informe de Belate elaborado por la Cámara de Comptos?

Lo que en estos momentos les tengo que decir es que las medidas adoptadas para reconducir esta situación no se han derivado del informe de Belate hecho por Comptos y que lo hemos conocido hace apenas unas pocas semanas. Las medidas están adoptadas desde el mismo momento de nuestra toma de posesión y, además, sé, porque así me lo han manifestado sus señorías en comparecencias anteriores sobre este importante asunto, que son plenamente respaldadas por todos ustedes.

Estas medidas que adoptamos en su día, hace ya dos años, nos han permitido pasar de una desviación media anual de 37,9 por ciento en liquidaciones de obras durante 1996 –tal y como pueden ver sus señorías en el informe que les presenté en febrero de 1997, el primero que se hacía en la historia_, a un porcentaje del 15,7 por ciento de desviación media en 1997, 22 puntos porcentuales menos, y a una previsión del 10 por ciento para 1998, aunque tendremos que esperar al próximo mes de febrero para que lo vean en el informe que les entregaremos.

Recordarán su señorías que cuando el 24 de febrero de este año comparecí ante esta Comisión para presentar el informe relativo a 1997, dije textualmente que "entre las obras liquidadas durante

ese año estaba incluida la construcción de los túneles de Belate y que, como ya había anunciado el año anterior, es decir, en febrero de 1997, había tenido una desviación del 30 o 35 por ciento, lo cual hacía que la media anual se distorsionara".

Recientemente se ha publicado en la prensa que la obra de la autovía N-I en Olazagutía se ha liquidado por debajo de su precio de adjudicación, un 2,8 por ciento menos, y que la complejísima obra del nudo de Alsasua se ha liquidado con un 12,3 por ciento de incremento. Estos datos no han tenido la repercusión que hubiesen tenido unas desviaciones del 35 por ciento o más, han pasado casi desapercibidos. Parece como si fuese la cosa más natural del mundo que una obra como la variante de Olazagutía, que tenía un presupuesto de licitación de 2.418 millones de pesetas, se haya liquidado con una desviación negativa de casi 3 puntos porcentuales. Y que una obra como el nudo de Alsasua se haya liquidado con una desviación del 12,3 por ciento. Yo espero que a partir de ahora esto sea lo normal.

Pues bien, en esa primera visita a la que antes me he referido, en la que visité el túnel de Belate, la del 15 de octubre de 1996, cuando tan sólo llevaba veintiséis días al frente del departamento, visité también el nudo de Alsasua, que el Diario de Noticias *lo calificaba al día siguiente como "posiblemente la obra más compleja de las acometidas en Navarra". Conviene ver qué es lo que decían los periódicos al día siguiente:*

Diario de Noticias *–titular a cuatro columnas en la página 20–-: "Se retrasa la conclusión de las grandes obras, que costarán un 25 por ciento más de lo previsto" y después decía que "el coste del nudo de Alsasua, inicialmente cifrado en 3.580,9 millones de pesetas, superará esa cifra en un 25 por ciento".*

Egin *–titular a cinco columnas–: "Se disparan los costes del nudo de Altsasu" para decir a continuación: "Las obras del desdoblamiento de la variante de Altsasu y nudo de enlace de la autovía de Sakana costarán cerca de un 25 por ciento más de lo presupuestado".*

Bueno, pues, en esta obra, que se inauguró en junio de este año, hemos conseguido, con una eficaz gestión, que esa desviación que en octubre de 1996 se esperaba que fuera del 25 por ciento se haya quedado reducida al 12,3 por ciento, es decir, a la mitad. Supongo que ahí sí que algo habremos tenido que ver nosotros.

Por otro lado, la variante de Olazagutía, que se inició en nuestra época, hemos conseguido que se hiciera con una desviación negativa, con ahorro. Ese supongo que será un logro nuestro.

Con la liquidación de la obra de la variante de Olazagutía se demuestra que se pueden realizar una obra tan bien hecha como esa _la autovía del color– con una desviación negativa. Esto es algo que algunos hasta ahora decían que era imposible. Pues bien, se ha conseguido. Porque, miren ustedes, estas dos importantes y complejísimas obras, que son las últimas de la Autovía de La Barranca, que tenían un presupuesto de adjudicación entre las dos de más de 4.000 millones, se han liquidado con una desviación final media de tan sólo el 6,1 por ciento, y eso que había que hacer la que Diario de Noticias *calificaba en octubre de 1996 como "posiblemente la obra más compleja de las acometidas en Navarra": el nudo de Alsasua.*

Y esta desviación final media de tan sólo el 6,1 por ciento, en unas obras de esta complejidad, hay que compararla con la del resto de tramos de la autovía, entre Irurtzun y Alsasua, que es un pasillo sin ningún accidente geográfico, donde para un presupuesto de adjudicación de 9.400 millones tuvieron una desviación de más del 33 por ciento. Esa es la diferencia: un pasillo sin accidentes geográficos, el 33 por ciento de desviación; el nudo de Alsasua con la complejidad que tenía, sin cortar el tráfico de la N-I ni el tráfico del ferrocarril más el tramo de la variante de Olazagutía, el 6,1 por ciento.

En esa primera visita que hice el 15 de octubre de 1996, a la que ya me he referido en dos ocasiones, declaré lo siguiente y así lo recogió la prensa: "El asunto de los sobrecostes en las obras públicas es uno de los asuntos que quiero analizar en el inicio de mi mandato. Las desviaciones es algo que queremos estudiar en el Departamento de Obras Públicas. En las próximas semanas veremos todo lo que son las adjudicaciones y también los reformados que se producen en las obras y cómo aumentan los presupuestos. Para finales de noviembre esperamos tener unos criterios claros tras hablar con los contratistas y con la Cámara de Comptos. Hay que saber cuáles son las reglas de juego con las que vamos a funcionar y tratar de evitar que se repitan las desviaciones". Esto venía en el Diario de Navarra *del día 16 de octubre y lo tienen en las copias que les hemos dado.*

Creo que con los datos que les he venido facilitando se constata plenamente que el objetivo establecido en el departamento desde que tomamos posesión, deseado y demandado por la sociedad navarra, está conseguido. Como he dicho antes, Belate ha concluido y con él se ha cerrado una época. Ahora, Navarra tiene por delante nuevos e imaginativos retos en materia de infraestructuras: el Plan Director de Carreteras, la actuación en ferrocarril y el Canal de Navarra entre otros. Mi modesta opinión es que quien tenga la responsabilidad de dirigir este Departamento de Obras Públicas en el futuro lo va a tener más fácil que lo que nosotros nos lo encontramos. Los criterios ya están establecidos, las reglas de juego con las que se

tiene que funcionar para tratar de evitar que se repitan las desviaciones han demostrado que son eficaces. El camino lo hemos trazado entre todos, entre el Gobierno, el Parlamento, la Cámara de Comptos y, sobre todo, ante la inequívoca demanda social que ha dicho que basta ya de desviaciones y exige una rigurosa gestión técnica y, también, económica de las obras.

No cabe duda de que seguirá habiendo obras puntuales que reflejen incrementos superiores a lo normal, pero la gestión económica global del departamento debe ser la que ya ha quedado establecida.

De todas formas, he sabido que una de las principales preocupaciones que manifestó la Cámara de Comptos, y su Presidente en su comparecencia del pasado viernes, se refiere a los escasos medios técnicos y humanos del Departamento de Obras Públicas. Por eso, creo preciso volver a hacer especial referencia a que las obras analizadas en el informe de Comptos se ejecutaron básicamente desde 1994 hasta mediados de 1997 –el túnel se terminó en el mes de enero de 1997 y después está la instalación eléctrica–. Por esa razón el análisis de la situación del Departamento de Obras Públicas en aquel entonces no coincide con la organización actual.

Tal y como ya informé a esta Comisión en mi primera comparecencia, la del 25 de octubre de 1996, desde ese mismo mes se llevó a cabo una profunda reestructuración organizativa del Departamento de Obras Públicas, que precisamente iba en la línea de las directrices que la Cámara de Comptos venía marcando en reiterados informes.

Debo recordarles que este departamento, a pesar del importantísimo volumen de obra que venía gestionando en los últimos años, prácticamente no había sufrido ninguna reorganización relevante desde 1986, cuando las obras que realizaba eran de menor cuantía, antes de empezar todas las grandes obras que se han hecho después en Navarra.

En octubre de 1996, cuando tomamos posesión del cargo, se llevaron a cabo los siguientes cambios, que considero significativos.Al tradicional y único Servicio de Caminos, que venía gestionando la totalidad de la actividad en materia de carreteras, se le descargó de todo lo relativo a la conservación de la red viaria, así como de la explotación de la misma, creándose un nuevo servicio –el de Conservación y Gestión Tecnológica– que asume estas funciones y otras de carácter transversal, y el Servicio de Caminos queda para construir todo lo que son las carreteras.

Se creó una nueva sección específica de proyectos., dotada con un ingeniero de caminos, canales y puertos y dos ingenieros técnicos de obras públicas, cuya misión es centralizar, dirigir y supervisar todos los proyectos.

Se creó una nueva Sección de Seguimiento y Control de Expedientes. Además, en estos momentos están en fase de incorporación dos nuevos ingenieros de caminos cuyo destino va a ser, precisamente, la Sección de Proyectos y el apoyo a la Dirección del Servicio de Caminos, con el objetivo de impulsar una gestión avanzada del mismo.

Y, por cierto, toda esta reestructuración se ha hecho, y creo que es importante resaltarlo, sin aumentar la partida de gastos de personal asignada al departamento. No obstante, también tengo que decir que no renunciamos a cuantas mejoras sean necesarias en el futuro.

Pero, a pesar de que los logros ya son palpables y hemos conseguido reducir las desviaciones medias del 37,9 por ciento en 1996 al 15,7 por ciento en el 97 y que nuestra previsión es que para 1998 sea del 10 por ciento, no somos conformistas, sabemos que queda camino por recorrer, sobre todo desde el punto de vista de la modernización tecnológica del departamento, y en ello estamos.

Les aseguro que la adecuación de la estructura organizativa y los medios técnicos y humanos aplicados a una gestión adecuada del departamento está permanentemente en la mente del equipo directivo del departamento.

Por mi parte, nada más. Muchas.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Al amparo del Reglamento de la Cámara, vamos a suspender la sesión durante cinco minutos para que sus señorías vayan preparando sus intervenciones.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 17 HORAS Y 10 MINUTOS.)

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

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Se reanuda la sesión. Señor Landa, cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. LANDA MARCO: *Gracias, señora Presidenta. En la exposición que nos ha hecho el Consejero hay, evidentemente, cuestiones que compartimos, como no puede ser de otra manera, además, en el análisis que ha realizado. Ojalá sea como nos ha dicho, que espera que sea normal que las desviaciones estén ya en trance de ser corregidas y que se haya cerrado una época. Esperamos que se entre en esa normalidad en la obra pública y en la adjudicación en Navarra. Tiempos han pasado y estamos todavía con unos análisis de unas adjudicaciones que, fíjese, señor Consejero, van del 91 al 95 ya, con un gobierno ya de UPN, con un conseje-*

ro de UPN, con un presidente de UPN. Y, sin embargo, la situación en la que hoy mismo estamos coincidiendo es que parece que se cierra una época. Usted ha dicho, y a mí me gustaría que tratara de aclararlo si es posible, que la calidad de los proyectos no lo es todo, cosa que podemos compartir perfectamente. Evidentemente, es muy importante que un proyecto esté bien hecho pero no lo es todo, porque en épocas anteriores y en esto mismo que estamos analizando tal vez el proyecto estaba bien hecho y el resultado han sido las desviaciones que ha habido. Pero usted ha dicho: "hay otras razones". Y lo ha dicho con un cierto misterio que a mí me gustaría que desvelara y que dijera cuáles son esas otras razones a las que, sin decirlo, se ha referido, porque seguramente estamos de acuerdo, claro que hay otras razones.

"Con la conclusión de Belate se cierra una etapa" ha dicho. Póngale connotaciones también: ¿cuál es esa etapa que se cierra? Señor Consejero, visto desde dentro ahora, ¿tan importante es el talante personal en ese departamento? Porque estamos hablando de dos situaciones en las que el mismo partido gobierna también ese departamento y, sin embargo, se produce una diferenciación como es bastante evidente. ¿Tan importante es –repito– ese talante personal, señor Consejero, dentro de ese departamento? Si eso es así, es evidente que necesitamos las correcciones que ya se anunciaron cuando entró al departamento, pero necesitamos, además, tener la seguridad de que no sea tan importante el talante personal en ese departamento, que las cosas que se hagan y las prevenciones que se adopten hagan que ese departamento tenga que funcionar con vida propia y por sí mismo, independientemente, quizá es mucho decir eso de independientemente, pero sin tanta dependencia de quién sea quien ocupe temporalmente la responsabilidad política de ese departamento.

Nos ha señalado que en la supervisión de proyectos va a contar con dos nuevos ingenieros, ha dicho: "sin aumentar la cuantía de la plantilla". No se le va a regatear desde este Parlamento que incremente la plantilla y los costes de ese departamento para que funcione mejor, señor Consejero. ¿Cuántos millones se pagan en direcciones técnicas, que luego también se da la incongruencia, como también recogía el informe de la Cámara de Comptos, de que cuantas más modificaciones y más se vaya alargando la obra, más trabajan y más cobran? Incongruencia absoluta.

Hay un aspecto, señor Consejero, al que no me ha contestado y que se lo voy a reiterar: es el de la exigencia de responsabilidades, que ése sí que ya encaja plenamente en lo que es su responsabilidad al frente de ese departamento. El anexo cuatro de la Cámara de Comptos es tan absolutamente taxativo que yo entiendo que algo habría que hacer. Entre las modificaciones que se plantean, en la modificación tercera –y estamos hablando de 542 millones de pesetas, o sea, no es una modificación pequeña– la calificación jurídica que ahí aparece dice: "Omisiones e insuficiencia imputables al proyecto", así de taxativo. Por lo tanto, algo habrá que hacer al respecto, entiendo yo, desde luego. Entonces, a mí me gustaría saber que es lo que desde el departamento se está haciendo o qué es lo que se tiene pensado.

La otra cuestión a la que tampoco me ha contestado ha sido en relación con la incongruencia, hasta la fecha, de que los plazos en algún caso, incluso, pudieran haber sido, como han sido, decisivos a la hora de una adjudicación, porque la variación era tan pequeña que el plazo acababa siendo decisivo. Y resulta que luego el plazo era lo último que se miraba. No conozco ningún caso en el que haya sido penalizado por el incumplimiento del plazo, y en la obra que hoy nos traía aquí, como he dicho, de veinticuatro meses que tienen para acabar la obra pasa a 42 con una desviación de dieciocho meses al respecto. Por lo tanto, también interesa conocer qué es lo que se plantea desde el departamento. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Landa. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias. En primer lugar voy a contestarle a esta última cuestión, que me la ha planteado en su primera intervención, que es la del plazo. Es cierto que a la hora de adjudicar las obras se otorgaba una puntuación al plazo, la cual era capaz de decantar la adjudicación hacia una u otra empresa. Todos sabíamos, lo sabía usted y lo sabía yo, que estuvimos juntos en la comisión denominada "Huarte" del mes de mayo de 1994, que ese criterio, que podía ser determinante a la hora de realizar la adjudicación, en la gran mayoría de los casos luego no se cumplía y se producían retrasos sin que se resolviera el contrato, y usted lo sabe perfectamente.*

Esto era así. Y digo "era" y lo pongo en pretérito, porque desde el mes de noviembre de 1996, desde que dimos los primeros criterios de adjudicación y los cambiamos, desapareció este criterio del plazo. Desapareció expresamente porque sabíamos que, si bien servía para decantar la oferta, luego no se cumplía. Por eso, desde el mes de noviembre del 96 ya no se aplica y ninguna adjudicación que he realizado yo como consejero ha tenido en cuenta ese criterio.

Por tanto, aunque esto aparece en el informe de la Cámara de Comptos tenemos que ser conscien-

tes de que este informe se está refiriendo a unas obras que concluyen –la obra civil– en el mes de enero. Se les ha facilitado una fotocopia donde pone "Obras del túnel en el puerto de Belate", que es de un folleto que se editó cuando la inauguración, y aquí pueden ver ustedes cómo las obras de Ventas de Arraitz-curva de la cruz se terminaron en octubre del 95; la variante de Almandoz en febrero del 96, Berroeta-Zozaia en octubre del 95, la obra civil del túnel de Belate en enero del 97 y el túnel de Almandoz en julio del 96. O sea, cuando yo tomo posesión cuatro de las obras civiles están terminadas y la quinta, que es el túnel de Belate, se había iniciado en junio del 93 y se concluye en enero del 97, es decir, cuando yo llevaba tres o cuatro meses en el departamento, y eso creo que es importante que lo tengamos en cuenta a la hora de intervenir esta tarde.

Por eso he dicho yo que creo que con esto se ha cerrado una etapa, porque, después, las dos obras que yo adjudiqué, que fueron las instalaciones eléctricas, cuya adjudicación se hizo en diciembre y en esta hoja pueden ver que la obra se inicia en febrero del 97 y concluye en el mes de noviembre, que es cuando se inaugura –si no recuerdo mal, se inauguró el día 28; va a hacer un año–, y luego las instalaciones de alta tensión, que se inician en octubre del 96 y concluyen en febrero del 97. Estas son las obras.

Yo lo que les he dicho es que se había terminado una época, eso espero y deseo, la de las grandes desviaciones, desviaciones que no solamente se han producido aquí. Lamentablemente hemos tenido otras obras, como son la variante norte, las rondas, la variante de la Barranca, que han tenido desviaciones. En la Autovía del Norte existieron unas desviaciones, pero también hubo unas circunstancias de todos conocidas y que no tenemos por qué mentarlas. Pero está también esa otra autovía, que es la de la Barranca, cuyo tramo Irurtzun-Alsasua, que es un pasillo sin ningún problema para hacer una autovía, con una desviación del 33 por ciento. Luego, en esa misma autovía, ya en esta época nos hemos encontrado con dos obras, que son el nudo de Alsasua, la obra civil más compleja, como la calificaba el Diario de Noticias *el 16 de octubre de 1996, y la variante de Olazagutía, que tienen una media del 6,5 por ciento. Creo que algo ha cambiado.*

¿Qué etapa se ha cerrado? Lo he dicho en mi intervención: la época en la que había un ineficaz control de las inversiones, que esto es lo que yo les dije en mi primera comparecencia en el Parlamento, que fue el 25 de octubre, y lo declaraba en esa visita que hice al nudo de Alsasua y al túnel de Belate el 15 de octubre. Vamos a ver qué medidas se tienen que tomar de una vez por todas para acabar con esta situación. Y eso es lo que nosotros hemos pretendido hacer, y creo que se ha conseguido. Ya he dicho en mi intervención que yo espero que esa época se haya pasado y que los que vengan a continuación a este departamento lo tengan más fácil, que sepan cuáles tienen que ser las formas de actuar.

Decía usted: la calidad del proyecto. Los que hicieron esos proyectos son los mismos o muy similares a los que en estos momentos están haciendo proyectos. Los técnicos del departamento son los mismos. Con los mismos proyectos y con los mismos técnicos se ha conseguido reducir las desviaciones. ¿Cómo se ha hecho? Yo les he indicado que, cuando llegamos nosotros, lo primero que se hizo fue reorganizar la Dirección General de Obras Públicas, que está igual que en la época del Consejero señor Arraiza, que es cuando las obras públicas en Navarra eran obras menores de carreteras.

Después no se ha adaptado a la nueva situación. Entonces, había que reestructurarlo. ¿Cómo? Pues creando dos servicios: un servicio que es el de Caminos, que es el que tiene que hacer las obras, y luego otro servicio, que es el que tiene que mantener la conservación y toda la gestión tecnológica de la red de carreteras. Y así se ha hecho. Y luego lo que hemos hecho ha sido crear la sección de proyectos.

Yo sé que el otro día en la comparecencia del Presidente de la Cámara de Comptos ustedes hablaban de los proyectos que se encargan fuera del departamento. Pues los proyectos se encargan fuera del departamento, pero ¿por qué? Porque lo fundamental es que los proyectos estén bien hechos y para que un proyecto esté bien hecho tiene que estar hecho por personas que estén con la tecnología punta y con la tecnología de vanguardia y que se dediquen a eso. Entonces, yo no creo que la derecha sea contratar dentro del Departamento de Obras Públicas y tener una plantilla de proyectistas, unos señores que son funcionarios y que se dedican a hacer proyectos. Yo creo que los proyectos debe hacerse fuera y lo que hay que tener dentro de la casa, eso sí, es una sección con unas personas que sean las que supervisen y dirijan los proyectos, para que esos proyectos que se hacen fuera estén bien hechos.

Usted decía que la dirección de obra es externa. Pues mire, en estos momentos las direcciones de obra ya no son externas al departamento. Afortunadamente en estos momentos la dirección de obra la llevan los ingenieros del departamento. Ayer mismo yo firmaba una orden foral de la asistencia técnica a la dirección de las obras del túnel de Larrakaitz, por ejemplo, como coordinador en materia de seguridad y salud. Estas direcciones de obra para este tema concreto, que es como consecuencia de un decreto ley que salió el año pasado, sí que son externas, pero lo que es la dirección de la obra la llevan los ingenieros de la casa y se

dedican única y exclusivamente a dirigir las obras. Además, tienen esa consigna de que las desviaciones como máximo tienen que ser del 10 por ciento, a poder ser que sean inferiores. Y a las pruebas me remito, pues en Olazagutía hemos conseguido un 3 por ciento de ahorro, y en el nudo de Alsasua, que cuando yo estuve el 15 de octubre del 96 se hablaba de una desviación del 25 por ciento, pues se ha reducido a la mitad, al 12 y pico por ciento.

Entonces, lo que tenemos que tener es una sección en donde se supervisen los proyectos y luego unos directores de obra de la casa que sean los que estén encima de la obra para que se haga bien. Además, que se estudie bien el proyecto, e incluso se puede conseguir modificados que ahorren dinero, que es lo que ha pasado en la variante de Olazagutía.

Por eso, yo creo que los criterios ya están marcados, y en esos criterios no es tan importante el talante personal en el departamento, que decía usted. No. Ya están lo criterios. Ahora lo que hay que hacer es seguir andando en ese camino.

Me hablaba usted del incremento de plantilla. Nosotros hemos hecho esa reestructuración sin tener que incrementar la plantilla. Creo que, si se tuviera que hacer, no habría pegas por parte del Parlamento. Pero, como dicen los catalanes, a más a más, se ha hecho sin aumentar.

Después me dice que uno de los temas es el de exigir las responsabilidades. Esto viene en la página 33, me parece que es, del informe de la Cámara de Comptos. Dice: "Ello motiva que tanto la intervención delegada como los servicios jurídicos del departamento se cuestionen seriamente la bondad del proyecto técnico así como su supervisión antes de la ejecución de la obra, planeando la posibilidad de exigir, en su caso, responsabilidades por eventuales omisiones e insuficiencias imputables al proyecto. El órgano de contratación solicita a la dirección de obra del departamento informe acerca de las posibles responsabilidades del proyectista". Como ya les he dicho, de lo que es obra civil, yo me encontré con todo hecho menos el túnel, que se estaba ultimando.

Se les ha entregado esta hojita donde están todos los modificados de obra. En ellos ven que hasta el día que yo tomé posesión del departamento había habido modificados por un importe de 2.400 millones de pesetas. Luego, yo tengo los que aparecen aquí, que unos de ellos se refieren a las instalaciones eléctricas de los túneles, que tuvieron una desviación del 13 por ciento. Y, como se dice en el informe, era una zona de sombra y para que se pudiera utilizar el teléfono móvil dentro del túnel hubo que hacer uno de los modificados de obra que hay. Estos son los modificados, 2.400 millones de épocas anteriores a la mía. Y luego cinco modificados ya de mi época.

Cuando yo me encontré en el informe de la Cámara de Comptos con esto que decía, he pedido que me dijeran a qué se refería. Tengo yo aquí una orden foral, que es del 18 de abril de 1994, la Orden Foral 324, que es un modificado de 180 millones de pesetas. En este modificado, lo que me he encontrado es que existe un escrito del entonces Consejero del Departamento, que es del día 9 de junio del 94, cuando estábamos con el síndrome de la Comisión Huarte, va dirigido a un director de obra y dice: "Como usted ya conoce, la Cámara de Comptos en sus informes sobre las obras públicas indica que cuando existan variaciones sustanciales en el precio de las mismas se deben analizar sus causas y pedir responsabilidades al proyectista. Por lo tanto, le pido mi informe. Si en el cambio aprobado últimamente en la boca norte del túnel de Belate pueden derivarse responsabilidades por parte del proyectista de la obra con el fin de que, en base a su informe, este órgano de contratación decida si abre expediente al proyectista o no. Sin otro particular y en espera de su informe, reciba un salud".

El día 13 de junio, este director de obra le contesta en cinco puntos y ya en el sexto y último dice: "No puedo entrar en la consideración de si hubiera sido mejor la realización del acceso en fase de proyecto para el estudio de la zona, ya que no he sido el director del proyecto y desconozco los términos del contrato de Euroestudios, autor del proyecto". Esto es en el año 1994.

Luego, lo único que me he encontrado, y viendo esa relación que les he dado de los modificados de obra, hay uno que es del 18 de marzo de 1996, que tiene un importe de 542 millones de pesetas y que es del tramo cero túnel de Belate. Aquí está la Orden Foral del 18 de marzo y hay un informe jurídico del departamento y está también el informe de Intervención. En él se dice: "En el presente caso es patente que se ha producido una falta de previsión de necesidades que, como posteriormente se ha constatado, debían haberse considerado en el momento de la redacción del proyecto, tales como el cálculo de las secciones de sostenimiento, el refuerzo de la zona de pizarras o la impermeabilización del túnel. Ello determina que, desde el punto de vista del suscribiente, la propuesta de modificación realizada puede ser subsumida en los supuestos recogidos en el artículo 149 del Reglamento de contratos del Estado, anteriormente citado. Todo ello con independencia de las circunstancias de que, si V.I. lo considera conveniente y dada la magnitud de la modificación propuesta, pudiera aplicarse la previsión establecida en el artículo 154 del mismo Reglamento y en la cláusula 28 del pliego de cláusulas administrativas generales para la contratación de estudios y servicios". La fecha del

informe es del 19 de febrero de 1996. Yo recuerdo que tomé posesión el día 19 de septiembre del 96.

También hay un informe del 5 de marzo de la interventora delegada, que dice: "Teniendo en cuenta que, por órdenes forales 624/94, de 18 de abril, y 2071/95, del 30 de junio, se aprobaron incrementos de presupuesto de contrato por un importe de 368 millones, la modificación que se propone supone un aumento del presupuesto de adjudicación de 880 millones de pesetas, lo que representa un incremento del 30 al 66 por ciento, lo cual hace cuestionarse seriamente la bondad del proyecto técnico así como su supervisión antes de la adjudicación de la obra y, en su caso, exigir las responsabilidades tal y como apunta en su informe el Jefe de la Sección de Asistencia Jurídica del departamento". Esto es lo que dice la interventora. No he encontrado que la persona que era titular hubiese hecho nada. Este es un informe del día 5 de marzo de 1996 y, como digo, la orden foral se firmó el 18 de marzo de 1996.

Luego, ya en los modificados de obra que yo he realizado, está el de 125 millones que se realizó el 17 de febrero, Orden Foral 913/1997, de 17 de febrero. Aquí yo he encontrado el informe jurídico, que tiene fecha de 20 de noviembre del 96: "Aunque quien suscribe carece de conocimientos sobre la materia ni procede en el informe jurídico entrar a estudiar los fundamentos técnicos de la modificación solicitada, parece que las incidencias descritas en el informe del servicio no pueden atribuirse en su totalidad a imprevisiones o deficiencias del proyecto". Esto es lo que dice. "En todo caso, hay que recordar que el interés público demanda que toda obra sea ejecutada en manera adecuada a su propósito, más, si cabe, en una obra de envergadura y complejidad de la construcción del túnel de Belate. En atención a todo lo expuesto, se han de considerar concurrentes las razones que justifican el ejercicio del ius variandi *por parte de la Administración". O sea que aquí dice que no se puede aplicar.*

Luego está el informe de la interventora delegada, que tiene fecha de 6 de febrero y dice: "En relación con la propuesta del Servicio de Caminos de modificación del contrato correspondiente a las obras de construcción del túnel de Belate, la interventora delegada que suscribe informa que existe un informe técnico con el visto bueno del director del servicio y un informe jurídico. Se asume el informe emitido por el técnico de Administración Pública". Por lo tanto, no dice nada de responsabilidades en los modificados hechos en la época en la que yo he sido consejero.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. ¿Qué portavoces parlamentarios desean intervenir? Señor Platero, tiene la palabra.*

SR. PLATERO ALDA: *Muchas gracias, señora Presidenta. Seré muy breve, porque prácticamente se han tocado todos los temas referentes a la Cámara de Comptos. Lo que llama la atención en todos los informes de la Cámara de Comptos es la diferencia que existe entre el presupuesto de liquidación y el de licitación o contratación, en el que se producen unos porcentajes de desviación que asustan no ya por el excesivo coste añadido de las obras, sino por algo que es mucho más grave, la aparente imprevisibilidad de las obras que se habían estado realizando en Navarra.*

Ha dicho el señor Consejero, aunque luego creo que se ha corregido, que se ha cerrado una época ineficiente en cuanto a infraestructuras. Estoy absolutamente en desacuerdo con él. Será ineficiente en cuanto a gestión pero no ineficiente en cuanto a infraestructuras.

Dice el señor Consejero que la causa fundamental no está en los proyectos, mientras que tanto en las comisiones de investigación en las que hemos estado como en todos los informes de la Cámara de Comptos se determinan deficiencias graves en los proyectos. Y aquí vendría mi primera pregunta. Ha dicho usted que una de las soluciones es crear una oficina de control con unas dotaciones importantes. No le he entendido muy bien si ha dicho "tenemos que tener" o "tenemos ya en la actualidad". Quisiera que me explicara esto. Si efectivamente se tiene una oficina de control importante en el departamento, quisiera que me contestara si esto va a ir en detrimento de otra de las denuncias que aparecen en el informe de la Cámara de Comptos, no sólo en ésta sino en la anterior también, de una excesiva privatización del servicio de control de obras por parte del departamento.

Lo mismo que el señor Landa, le voy a repetir la pregunta. Ha dicho que las causas no están en los proyectos y que hay otras razones que no son achacables al proyecto. En las diversas comisiones de investigación, efectivamente, hay otras razones que no son achacables al proyecto, como pueden ser las excesivas modificaciones, la excesiva obra complementaria, etcétera. Todo esto lo hemos estudiado en las comisiones de investigación. De hecho, para algo están sirviendo en la actualidad. Le he entendido –si no es así, quisiera que me contestara– que estas otras razones eran la necesidad de reorganizar el departamento, la adaptación del departamento a una nueva situación y la creación de un mejor sistema de supervisión y de dirección del departamento. Si se refiere a estas razones, lo doy por contestado. Si se refiere a otras, incidiendo en la misma pregunta que había hecho el señor Landa, a mí me gustaría que de una vez por todas se dijera cuáles son las razones que han llevado en el pasado, de tal manera que no vuelva a ocurrir en el

futuro, a desviaciones tan exageradas en las obras públicas en Navarra.

Hay un tema que ha soslayado indicando que usted no era responsable, efectivamente, en la época en que se estaban realizando las obras de los túneles de Belate. Estamos absolutamente de acuerdo, pero usted ahora es el responsable del departamento. Entonces la pregunta sería: ¿por qué se está dando y se ha dado que en el problema de la demora no ha existido prácticamente ninguna sanción? Y me voy a referir también a la intervención del señor Landa: Intervención y los Servicios Jurídicos se cuestionan la bondad del proyecto técnico y su supervisión antes de la obra. La pregunta sería: si existe un sistema de control excesivamente privatizado, ¿qué relación existe de control y de gestión entre la empresa privada de control, el director de obra y el departamento? Porque no hay quien entienda cómo puede haber documentaciones de obra firmadas por el director de obra o quien sea del departamento con el visto bueno de Intervención y de los Servicios Jurídicos, cuando son la propia Intervención y los propios Servicios Jurídicos los que se cuestionan la bondad del proyecto técnico.

Aquí, en la comparecencia del Presidente de la Cámara de Comptos se dijo algo que a mí me parece muy grave, que es el excesivo corporativismo que existe muchas veces en ciertos departamentos, no me voy a fijar únicamente en el Departamento de Obras Públicas.

Por último, la propia Cámara de Comptos también se cuestiona el gasto posterior a la entrega de obra de 150 millones de pesetas, que nosotros, desde nuestro punto de vista, consideramos que se refiere fundamentalmente a los diez millones que cuesta el mantenimiento de los túneles de Belate. Mi pregunta sería una pregunta técnica: si efectivamente este gasto es necesario, para que no quede en el aire esta pregunta de la propia Cámara de Comptos.

Para terminar, a mí me gustaría también que me contestara el señor Consejero y los técnicos del departamento, si fuera posible. Usted ha dicho que, efectivamente, y así se puede ver en la ejecución y en la entrega de las obras de Alsasua, hay que felicitarse, y no nos duelen prendas en absoluto en reconocer que los problemas de gestión que han ocurrido en Navarra se vayan solucionando para el futuro, no con el consejero que existe ahora, sino con los diversos consejeros que vayan a acceder al Departamento de Obras Públicas. Se ha mejorado en Navarra, efectivamente. Por eso hacía yo el otro día la pregunta de que me gustaría que se comparase la problemática que existe en Navarra con la problemática del resto del Estado. En Navarra ojalá estemos a la cabeza también en el sistema de control. Entonces la última pregunta sería: usted ha dicho que la oficina puede subvenir a todas las necesidades de gestión en cuanto al control de proyectos, en cuanto, incluso, a cierta manera de diseño de los proyectos, pero bienvenido, ha dicho, sea cualquier dinero por parte del Parlamento para la mejora del propio departamento; a mí me gustaría que me dijera, y me refiero al tema que nos ocupa ahora, no al departamento en general, a la oficina de proyectos, qué hacer falta para optimar la gestión de este oficina. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Platero. Señor Consejero, ¿desea responder?*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Sí. No sé si me he expresado mal. En mi primera intervención leída lo he dicho, y quizá luego me he expresado mal en la segunda. Yo no he dicho que se haya terminado una época ineficiente en cuanto a infraestructuras, sino que ha sido ineficiente en cuanto al control económico de las inversiones en infraestructuras. Yo creo que estos diez años han sido una época en la cual se han construido muchas obras, y he citado las dos autovías, las rondas y variantes de Pamplona, estas de las que estamos hablando ahora, pero han sido una obras que han tenido sus luces y sus sombras. Las sombras están en la mente de todos, y una de ellas es la de estas importantes desviaciones que ha habido en materia presupuestaria.*

¿Cómo se ha conseguido? Se ha conseguido con esa reestructuración que ya está hecha, con esa oficina que ya tenemos, que es una oficina que, como he indicado antes, dirige y supervisa los proyectos. Cuando nosotros llegamos al departamento nos encontramos con que había un ingeniero de caminos, canales y puertos y dos ingenieros técnicos de obras públicas, mientras que en estos momentos tenemos dos ingenieros de caminos y cuatro ingenieros técnicos y, como les he dicho, en estos momentos están en fase de contratación dos nuevos ingenieros de caminos, uno de los cuales va a venir a esta sección. Y éstos se dedican única y exclusivamente a dirigir y a supervisar los proyectos, proyectos que se hacen fuera del departamento. Entendemos que ésta es la forma más eficaz e incluso la más económica. Todos conocemos la Administración y sabemos la carencia de medios técnicos que existen y, aunque queramos tenerlos, la dificultad que existe para conseguir esos medios técnicos que en la vida privada, fuera de la Administración, se pueden conseguir. Quizá tan sencillo como un ratón para un ordenador, tan sencillo como eso.

Entonces, los proyectos se hacen fuera, lo que pasa es que ahora los proyectos se hacen bien. No sé si alguna vez he contado la anécdota en esta Comisión de que en un proyecto de una de las obras importantes que en estos momentos se están

ejecutando en Navarra los proyectistas externos al departamento tardaban meses y meses en entregarlo, entonces, cuando se les iba a imponer una sanción, la contestación era: es que como ahora queréis que los proyectos se hagan bien... No sólo se quiere que se hagan bien, sino que, además, dentro de la casa hay unas personas dedicadas única y exclusivamente a eso, a supervisarlos y a dirigirlos.

Tenemos que partir de un buen proyecto. Si partimos de un buen proyecto, la adjudicación se hará al precio que se tenga que hacer y no tendrá por qué haber luego todos esos reformados de obra. Y si, además, los señores directores de obra, que son del departamento, que no son externos –me parece que usted me lo preguntaba también: denuncia Comptos el control de las obras, la dirección externa, como le he contestado ya al señor Landa, en estos momentos ya no existe esa dirección externa salvo en esos casos que son de seguridad laboral, que es como consecuencia de ese decreto ley del año pasado, que son unas cuantías muy pequeñas y sólo para esa materia concreta–, que se dedican única y exclusivamente a dirigir las obras, saben que tienen un tope máximo de ese 10 por ciento y que lo que hay que hacer es procurar que la obra tenga una desviación cero. Ese sería el ideal, aunque no sé si eso es posible, pero que nunca se supere ese 10 por ciento.

Yo creo que esa es la forma de conseguir lo que aparece en ese gráfico que se les ha facilitado, que hasta el año 96 teníamos unas desviaciones del 37,9 por ciento y más, las hayamos reducido en este año al 15 por ciento y que, como dije yo cuando tomé posesión, cuando vine aquí por primera vez en octubre del 96, para cuando termine este legislatura hayamos alcanzado ese 10 por ciento. Ojalá podamos en febrero, en vez del 10 por ciento, que sea menos.

¿Por qué no se ha dado ninguna sanción a las demoras? Estamos hablando de unas obras que yo me las encontré acabadas. ¿Qué había que hacer? Cuando yo llegué, en el mes de octubre del 96, tenía dos opciones: una, mirar hacia atrás; dos, mirar hacia adelante. La segunda con la situación en la que nos encontrábamos, mirar hacia adelante y que a partir de ese momento la gestión fuese eficaz. Yo creo que lo positivo era eso y, además, me parece que en unas obras que estaban acabadas con otros consejeros lo que había que hacer era mirar hacia adelante y conseguir que las obras a partir de ahora se hagan con estas desviaciones. Creo que lo hemos conseguido y a las pruebas me remito.

Decía usted: comparar las desviaciones de Navarra con las del resto del Estado. Yo creo que eso no es posible, porque en el único sitio donde se hace este informe es aquí, en Navarra. A mí me consta que el Presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos lleva años tratando de conseguir un informe similar a éste, y no lo ha conseguido. En el único sitio donde creo que se hace, quizá alguien me puede desmentir, es en Navarra. Este es un control que, como dijimos en esa primera comparecencia del mes de octubre del 96, nos sirve para ver dónde están los problemas, para detectarlos y no para mirar, para sancionar y pedir responsabilidades, sino para tratar de resolver esos problemas y que en el futuro no se produzcan. Yo creo que ésa es una herramienta muy eficaz que ojalá la tengan en otras administraciones no sólo del resto de España, sino también de Navarra.

Me decía usted qué relación existe entre la empresa privada, la dirección de obra y el departamento. Eso era en la época anterior, o sea, en la época anterior estaba la empresa privada que construía la obra, el director de la obra y el departamento. Afortunadamente, eso ya no existe, ya no se da.

Luego hablaba del último gasto. Me pasan una nota de que cuarenta millones de pesetas fueron para poner en servicio los túneles. Esto es algo que tenía que haber estado previsto en el contrato, pero no lo estaba y se tuvo que meter.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Señora Matías, tiene la palabra.*

SRA. MATIAS ANGULO: *Buenas tardes, señorías, bienvenidos el Consejero y gabinete. No sé si es casualidad, pero ayer en el debate del Pleno los socialistas se empeñaban en que hay un antes y un después. Ahora el Consejero también nos salta con las épocas de antes y después. Nosotros no lo vemos así. Vemos que ha habido un encauzamiento de la situación o una progresión en la organización del departamento, cosa que además le aplaudimos al Consejero.*

En este sentido, el hecho de que la dirección de obra ya no esté fuera del departamento, sino que la controlen directamente nos parecía necesario y en eso le aplaudimos al Consejero. Aunque yo no soy técnica en esta materia y no creo que lo llegue a serlo ya nunca, efectivamente, veo que han cambiado los procedimientos de gestión, pero también han cambiado las obras. No me va a negar usted que, efectivamente, con toda la complejidad que pueda tener la obra civil del nudo de Alsasua, el terreno allí es llano, es fácil. No se puede comparar, por ejemplo, con el túnel de Belate. Ya en el anexo cuatro, si nos fijamos un poco, vemos de dónde vienen todas las causas de las modificaciones: ausencia de sondeos en la fase de redacción del proyecto, un aumento de unidades por una necesidad apreciada una vez perforado todo el túnel, una falla no prevista precisa drenes y corona micropilete, exigencia

medioambiental no contemplada, aparición de manantiales, agrietamiento del sostenimiento.

De hecho, cuando estuvimos viendo el túnel, usted mismo o alguno de sus técnicos nos comentó que no se había hecho un número de catas suficientes para el proyecto. Reconozco, efectivamente, que el proyecto estaba mal planteado, eso está claro. La orden foral que ha comentado usted, del 18 de marzo del 96, ya lo ha dicho, era para la sección de sostenimiento, o sea, era para mantener ese túnel que, por lo que sea, parece que en el proyecto hacía falta un camino de acceso para hacer las catas y, por lo que comentaron ustedes en aquella visita, era muy costoso hacer los sondeos y las catas para prever cómo era el suelo.

Lógicamente, las obras también han variado. Efectivamente, ha variado la forma de gestionar y de controlar el presupuesto del consejero, y nos alegramos de ello, pero también las obras ahora son distintas de las que había antes. Nada más. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señora Matías. Señor Consejero, ¿desea responder? Tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias. Efectivamente, cuando uno se pone a hacer un túnel, no sabe con qué se va a encontrar, y eso hasta los que no somos técnicos. Yo creo que por muchas catas que se hagan nunca son suficiente. Estaba mirando ahora en mi comparecencia en este Parlamento en el mes de febrero, cuando presenté ese informe relativo al año 97, y dije que en ese 15'4 por ciento estaba metida la desviación del túnel de Belate, que era del 35 y pico por ciento. Cuando presenté el del año 96, o sea, un año antes, en febrero del 97, dije: "En los próximos ejercicios se van a seguir produciendo desviaciones porque se van a seguir acabando obras que están ya comenzadas", y una de ellas era esta del túnel de Belate. Tanto en febrero del 97 como en febrero del 98 dije que una desviación del 35 por ciento en una obra de túnel estaba dentro de los límites de lo razonable. Eso lo dije y lo mantengo.*

El problema no está en las desviaciones que ha habido en la obra del túnel de Belate, sino en las otras cuatro obras que hay. Usted dice que el nudo de Alsasua es un sitio llano. Sí que es llano, pero es –y vuelvo a decir la frase de un determinado medio de comunicación– la obra civil más compleja de las que se han realizado en Navarra. Es una obra de cuatro niveles. Ustedes la han visitado y la han podido ver. Es una obra que se ha hecho en un cruce de caminos, por eso se ha hecho ahí el nudo, por donde pasa una carretera tan importante como es la N-I, con el tráfico que tiene, y se ha hecho sin tener que cortar esa vía de comunicación y sin tener que cortar la vía del ferrocarril. Y creo que en la visita que hicimos en el mes de diciembre del 96 vimos como hincaban un cajón. Eso es una obra compleja.

Lo que yo les digo, y me remito a las copias que les he dado, es que cuando yo estuve el día 15 de octubre de 1996 viendo esta obra, cuando no llevaba ni tres semanas, hubo un titular de Egin *que decía: "Se disparan los costes del nudo de Altsasu. Las obras costarán un 25 por ciento más de lo presupuestado inicialmente". Esto se decía el 15 de octubre de 1996. Se ha conseguido que la desviación haya sido del 12, del 13 por ciento. Hemos conseguido entre esas dos obras, con esa desviación y la desviación negativa de la variante de Olazagutía, que la desviación media de ese tramo en el que está el nudo de Alsasua, un nudo a cuatro niveles, y la variante de Olazagutía haya sido de tan sólo el 6,1 por ciento, frente a la desviación que se produjo en lo que sí era un camino triunfal, como era el tramo entre Irurtzun y Alsasua, que esa carretera no tiene el tráfico que tiene la N-I y allí la desviación ha sido del 33 por ciento. O sea, eso es lo que nos hemos encontrado y lo que se ha hecho en estos dos años.*

Yo creo que es un triunfo del departamento. Se ve que los técnicos del departamento no eran tan malos como decían, porque cuando nosotros llegamos era un departamento bajo sospecha. Pues se ve que con los mismos técnicos, con los mismos proyectistas se pueden hacer las cosas bien. Lo que hay que hacer a partir de ahora es seguir así esté quien esté de consejero.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Agotado el primer turno de intervenciones, ¿alguno de los señores Parlamentarios desea intervenir en un segundo turno?*

SR. LANDA MARCO: *Brevemente, sólo para agradecerle al Consejero sus explicaciones, porque no va a ser posible que en esta comparecencia entremos en otras cuestiones. Tal vez, si estuviéramos en una sesión de trabajo, hablaríamos de distinta forma, señor Consejero. Entonces, ¿dónde está el secreto? Si todo funciona tan perfectamente y todo de la misma manera, ¿dónde está el secreto? Usted y yo sabemos que no es así. Estamos en una comparecencia y tampoco se puede hablar de otra manera, pero es evidente que las cosas no son así de simples. Ha habido y hemos analizado cuestiones y comportamientos que han tenido que cambien radicalmente. Y no quiero decir más.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Landa. ¿Algún otro Grupo Parlamentario quiere intervenir? Es para*

que el señor Consejero responda a todos a la vez. ¿No? Señor Consejero, tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Por aquí decían que el secreto está en la masa. Pues no, el secreto está en un control eficaz y en poner unas instrucciones claras y precisas. Y, quizá, no sé si era El Cid el que decía eso de qué gran vasallo si tuviera un buen señor, pues en que haya una dirección. A mí lo que sí me gustaría, y espero que así sea, es que hoy sea una jornada histórica y que sea la última vez que en esta Comisión de Obras Públicas del Parlamento se tenga que venir a informar o a debatir porque en las grandes obras de Navarra los resultados han sido que las desviaciones sean del 30, 35, 70 por ciento. A mí me gustaría que eso hubiera pasado a la historia y que, a partir de ahora, lo normal sea esa noticia que aparecía la semana pasada y que, como les decía antes, ha pasado un poco desapercibida, pero es que no era lo normal hasta ahora. Ojalá a partir de ahora sea normal y no tengamos más titulares en los medios de comunicación, y lo que tengamos sea una gestión eficaz de las grandes obras, que queda mucho por hacer, porque tenemos todo el plan director de carreteras, tenemos todas las infraestructuras ferroviarias y tenemos el Canal de Navarra, y para eso se necesita poner los mimbres para hacer un buen cesto, que no se disparen los presupuestos y que podamos conseguir esas desviaciones. Nada más. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Una vez acabado el turno de intervenciones y no habiendo más asuntos que tratar, agradecemos al señor Consejero y a los técnicos del departamento su presencia aquí esta tarde. También a ustedes, señorías, buenas tardes. Se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 18 HORAS Y 15 MINUTOS.)