DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura | Pamplona, 11 de octubre de 2005 | NÚM. 19

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.ª LAURA ALBA CUADRADO

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 11 DE OCTUBRE DE 2005

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar de las obras de desdoblamiento de la N-232 (variante de Tudela).

— Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a incluir en el Plan Director de Carreteras la construcción de un nuevo puente de acceso a Sangüesa, presentada por el G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 35 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar de las obras de desdoblamiento de la N-232 (variante de Tudela) (Pág. 2).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) (Pág. 2).

A continuación interviene el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Miranda Simavilla (Pág. 3).

En el primer turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores Lizarbe Baztán y García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro), la señora Figueras Castellano (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), el señor Jiménez Hervas (G.P. Aralar) y la señora Santesteban Guelbenzu (G.P. Eusko Alkartasuna), a quienes responde, conjuntamente, el Consejero (Pág. 5).

En el segundo turno interviene el señor Lizarbe Baztán, a quien responde el Consejero (Pág. 13).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 48 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 54 minutos.

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a incluir en el Plan Director de Carreteras la construcción de un nuevo puente de acceso a Sangüesa, presentada por el G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra (Pág. 15).

Para la defensa de la moción toma la palabra el señor Lizarbe Baztán (Pág. 15).

En el turno a favor intervienen la señora Figueras Castellano, el señor Jiménez Hervas y la señora Santesteban Guelbenzu. En el turno en contra toma la palabra el señor Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro). Réplica del señor Lizarbe Baztán (Pág. 17).

Se rechaza la moción por 6 votos a favor y 8 en contra (Pág. 19).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 17 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 35 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar de las obras de desdoblamiento de la N-232 (variante de Tudela).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenas tardes, señorías. Bienvenidos a esta sesión de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones cuyo primer punto del orden del día es la comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar de las obras del desdoblamiento de la N-232. Bienvenidos, Consejero y personas de su gabinete que le acompañan. Esta comparecencia ha sido solicitada por el grupo socialista, por lo que tiene la palabra su portavoz, el señor Lizarbe.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. Buenas tardes, señor Consejero. Agradezco su presencia, como siempre, en esta Comisión de Obras Públicas del Parlamento de Navarra. La solicitud de comparecencia, como dice con absoluta sinceridad literalmente el texto de la petición, es debida a la visita que realizamos al actual tramo del desdoblamiento de la 232 en ejecución. Pudimos comprobar cómo estaban las cosas y mi grupo, de alguna forma, corroboró que aunque esta obra, efectivamente, se está materializando y se está desdoblando, se está haciendo con una parsimoniosa lentitud. Peor es que no se hagan las cosas ¿verdad?, pero a veces, cuando se hacen tan parsimoniosamente, generan una lógica inquietud.*

En la justificación de la comparecencia queríamos dejar claro que ésta no es una preocupación actual, es una preocupación que viene de lejos. Probablemente sus señorías, los más veteranos en esta Comisión y en este Parlamento, recordarán que el señor Palacios, allá por el año 1998, decía que sería un lujo asiático desdoblar la 232 a su paso por Navarra. De sabios es rectificar en el Gobierno de UPN. Claro, llevan ya tanto tiempo gobernando que es evidente que también hay que ir cambiando de opinión al respecto y de aquel lujo asiático se ha pasado a desdoblar la carretera. También hay que recordar que en el pacto presupuestario entre UPN y el Partido Socialista de Navarra, que saco a colación bajo un prisma exclusivamente argumental y no pensando en nin-

guna noticia estimatoria de intención de voto de los últimos días, en aquel pacto presupuestario del año 2000, en la literalidad del acuerdo presupuestario, el Gobierno se compromete a abordar el desdoblamiento de la 232 en toda su extensión en el tramo navarro a lo largo de la legislatura, la del año 99-2003. Bien, hoy estamos, como todo el mundo sabe, en el año 2005 y, tal y como van las cosas, difícilmente esto va a estar terminado para el año 2007, porque aunque el Gobierno está ejecutando la obra, lo hace dentro de los plazos que fija en la convocatoria de las obras, y así, claro, cumple los plazos, pero los plazos los fija el Gobierno cuando convoca los concursos.

Por lo tanto, esperamos alguna explicación al respecto en este mapa tan bonito que nos ha colocado aquí su departamento y que sirve para que aquellos que no son de la zona lo puedan ver con más tranquilidad en el caso de que no conozcan el tema. Pero a nosotros nos parece que es importante que de alguna manera haya una aceleración de todo el proceso, porque si contamos no ya los tramos que actualmente están en ejecución, sino lo que fue el desdoblamiento de la variante de Tudela, que se inició antes de las elecciones de 1999, se verá que este pequeño tramo de la larga 232 a su paso por media España lleva demasiado tiempo ejecutándose y desdoblándose, que hay otras obras que se realizan a mayor velocidad. Por lo tanto, nos parece necesario, salvo que haya una explicación convincente, exigir, y ya lo hago desde el principio de esta comparecencia, una mayor celeridad en el desdoblamiento de esta vía que, sin lugar a dudas, es la que más tráfico soporta del conjunto de las carreteras de la Comunidad Foral. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Lizarbe. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Muchas gracias. Voy a intentar ser breve en la exposición porque creo de antemano que los argumentos que se esgrimen por una parte y los argumentos que se pueden dar desde el Gobierno por otra no van a poder ser convincentes, ya que en la propia visita que hicimos a las obras hace pocos días dimos argumentos de peso como para decir, por ejemplo, por qué este tramo de obra, el tramo Fontellas-Buñuel, tiene tres meses más de ejecución, que es por un tema tan evidente para todos como fueron las riadas de hace exactamente un año, y como bien dice el señor Lizarbe, en el texto literal de la solicitud de comparecencia se pone que estos retrasos no se han producido por las tormentas e inundaciones. Bueno, pues cuando se hacen este tipo de afirmaciones sobre hechos plenamente constatables por todo el mundo la verdad es que a partir de ahí yo me siento prácticamente incapaz de convencer a quien no quiere ser convencido.*

Dicho esto, como entiendo que el señor Lizarbe actúa de buena fe en esta materia, voy a dar los argumentos del Gobierno, insisto en que con poco ánimo de convencer, sobre todo al Partido Socialista, porque creo que en esto en varias de las argumentaciones que hace tiene algo de pecado, con perdón, en el buen sentido de la palabra.

En primer lugar, por zanjar el tema, en cuanto a las obras que están ahora en marcha, en cuanto a la parsimonia, diré que ésta es una obra que se contrata en octubre del año 2003, con un presupuesto de veintiún millones y medio de euros, es decir, cerca de 4.000 millones de pesetas de inversión, y con un plazo de ejecución de dos años. Como tuve ocasión de decir en el Pleno del Parlamento, invito al señor Lizarbe y a todo el Partido Socialista a que comparen nuestros plazos de ejecución y presupuestos con los que se hacen en el resto de las administraciones españolas, muchas de ellas gobernadas por el Partido Socialista, en proporción a los presupuestos de licitación, es decir, en España una obra de 4.000 millones de pesetas, 21 millones de euros, viene a tener como mínimo un plazo de ejecución de dos años, y esto es lo que se ha dado a esta obra. ¿Que se puede hacer en menos tiempo, como ahora comentaré?, por supuesto que sí, pero nos movemos en un esquema presupuestario que es el habitual en la contratación española y, bueno, éstas son de alguna manera las pautas de inversión, es decir, en torno a 2.000 millones de pesetas por año en un tramo de tan sólo nueve kilómetros.

Como también se les explicó en su día a todos ustedes en la vista que hicimos a la obra, este tramo de carretera tiene el grave inconveniente de tener que hacer la obra conviviendo con el tráfico y eso no nos permite hacer la obra como si fuera en campo abierto, hay que convivir con un tráfico de más de 14.000 vehículos al día.

Insisto en que a esta obra en el tramo Fontellas-Buñuel le pilló la riada del día 7 de septiembre del año 2004, precisamente cuando estaba maduro desde el punto de vista de ejecución de todo lo que son terraplenes, bases de construcción de los firmes definitivos, etcétera, en fin, con la obra muy avanzada. Ahí estuvimos todos en el momento de las riadas, luego les mostramos un reportaje fotográfico y es evidente que fue una auténtica catástrofe. ¿Que eso no justifica el que se amplíe tres meses la ejecución de una obra de veinticuatro? En nuestra opinión, sí. Porque realmente se ha hecho un verdadero esfuerzo por recuperar la pérdida de prácticamente ocho meses de obra motivada por las riadas que, desde luego, literalmente pasaron por encima de la carretera en

construcción. Yo creo que pocas veces una obra lineal habrá sufrido de manera tan directa el efecto de una riada, porque, como pudieron comprobar en su día, todo el tramo de autovía desde la zona de Cortes hasta la zona de Fontellas fue fruto de una inundación transversal por la gran tromba de agua que cayó en la zona de Magallón y el sur de Navarra hacia el río Ebro. Pasó toda la riada transversalmente sobre la autovía y, como les digo, desaparecieron prácticamente ocho meses de obra, de los cuales hemos podido recuperar cinco.

En cuanto al ritmo de ejecución de estas obras, el Gobierno de Navarra está muy satisfecho de cómo estamos y de dónde estamos. La N-232 a su paso por Navarra, es decir, entre el límite de Alfaro o Castejón hasta el límite Mallén-Cortes, tiene un total de 34 kilómetros. De estos 34 kilómetros, están construidos 10 kilómetros en la variante de Tudela, que está por supuesto terminada y en servicio, y 9,4 kilómetros en el tramo Fontellas-Buñuel, es decir, de los 34 kilómetros están prácticamente terminados 19,4 porque, como saben ustedes, en el próximo mes de diciembre se pone en servicio el tramo Fontellas-Buñuel. Si a esto le descontamos un tramo que no vamos a hacer porque no es operativo, que son dos kilómetros y medio en esta zona de aquí, que hoy por hoy no tiene virtualidad, como luego comentaré, para la red de carreteras de Navarra, de los 32 kilómetros y medio que tenemos que desdoblar o transformar en autovía en Navarra tenemos construidos prácticamente más del 60 por ciento. Se podrá decir que vamos lentos, pero desde luego vamos muchísimo más rápidos que otros.

No creo que sea hoy la tarde para poner rojo a nadie, pero, como ya he dicho en alguna ocasión y creo que no ha sentado bien en las filas del Partido Socialista, esto va a ser una autovía isla, una autovía isla porque, en definitiva, estamos construyendo una autovía que pertenece a un eje de la red de carreteras del Estado, que es la N-232, y el Estado en este momento no ha hecho más movimiento que el de presupuestar algo de dinero para contratar los estudios previos del resto de la N-232 en el conjunto de todo el eje del Ebro, por lo menos en lo que más nos afecta directamente, que es entre Logroño y Zaragoza. Por lo tanto, pues sí, podríamos ir mucho más rápidos, pero, de verdad, y lo digo con total sinceridad, en el Gobierno de Navarra pensamos que para qué estamos construyendo estas autovías, más allá de para dar servicio a los propios navarros que viven en la zona, es decir, nosotros estamos prestando un servicio a todos los habitantes de la Ribera de Navarra, pero lo demás la verdad es que empieza a tener poca justificación. Estamos construyendo 33 kilómetros de autovía en Navarra y, por un lado, carretera infernal, por supuesto el tramo Buñuel-Figueruelas es absolutamente infernal, con un porcentaje de camiones de más del 50 por ciento, y el tramo hasta Logroño está en unas condiciones parecidas. Bien, ya sé que ustedes no tienen responsabilidad en Navarra, pero tienen responsabilidades ahora en Madrid, ahora es lo que importa y ahora es cuando hay que dar el do de pecho si realmente se quiere poner en marcha este eje tan importante como es el eje del Ebro. Por eso les digo que nuestra misión como Gobierno no es criticar al Gobierno central, pero pedimos que en esta comparación no nos critiquen a nosotros tanto, porque nosotros estamos haciendo lo que tenemos que hacer, lo estamos haciendo a un ritmo razonable y yo creo que a la vista están las obras que se están haciendo no sólo en la Ribera sino en el conjunto de Navarra.

En cuanto a la velocidad de construcción de estas obras, señor Lizarbe, la verdad es que también para mí la crítica podría ser fácil. La única obra que se está haciendo en Navarra a una velocidad significativa es la autovía Pamplona-Logroño, y se está pudiendo hacer así única y exclusivamente porque el sistema de financiación es mediante una concesión con peaje en la sombra, si no, de ninguna de las maneras se hubiera podido construir la autovía Pamplona-Logroño a la velocidad con la que se está construyendo. La autovía Pamplona-Logroño hubiera costado hacerla posiblemente diez años. La vamos a construir en cuatro porque hubo una decisión política en la que, como bien saben, porque ustedes estuvieron invitados a participar y no quisieron, se ponía en marcha un procedimiento de peaje en la sombra, y una de las grandes ventajas era precisamente tener una autovía de más de setenta kilómetros totalmente construida en un plazo de cuatro años. Ninguna autovía en Navarra se ha construido a otra velocidad que con la que estamos construyendo la N-232, ni la autovía del Norte ni la autovía de la Barranca ni las rondas de Pamplona. Ése es el ritmo habitual de desembolso presupuestario para la construcción de estas obras.

En este momento quedan por transformar en autovía 13 kilómetros, es decir, los 6 correspondientes al tramo Buñuel-Cortes y los 7 correspondientes a la conexión desde la autopista hasta el inicio de la variante de Tudela. Y, como también les pude decir en su momento, la previsión es poner en marcha el procedimiento de contratación para el tramo Castejón-Tudela. Ésta es una obra de algo más de 22 millones de euros, 7,120 kilómetros y un plazo de ejecución que estimamos en torno a los dieciocho o veinticuatro meses, e inmediatamente después, para concluir nuestro trabajo en esta autovía, contrataríamos el tramo Buñuel-Cortes.

Éstos son los argumentos del Gobierno. Creo, de verdad, que la construcción de esta autovía en

Navarra no admite crítica porque nos estamos ajustando a lo que es un desarrollo absolutamente convencional de la construcción de autovías en España. Nuestra intención es concluirla en su totalidad y, por supuesto, demandar del Estado que podamos conectar hacia Zaragoza y hacia Logroño con una vía de comunicación en las mismas condiciones que esta vía de comunicación en la que está haciendo este esfuerzo el Gobierno de Navarra. Por mi parte y por el momento, nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. Señor Lizarbe, ¿desea intervenir? Tiene la palabra.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Quiero aclarar, sobre todo para el Diario de Sesiones, porque luego parece que las cosas no son exactamente como fueron sino como las cuenta el último que habla, que nosotros no estamos criticando la construcción de esta autovía. Ha dicho usted que lo cierto es que se está construyendo esta autovía y que no hay crítica... Bueno, es que nosotros no estamos criticando que se construya, lo que estamos criticando es la parsimoniosa lentitud con la que se construye. Se empezó mucho después de lo que se pidió y se está construyendo mucho más despacio de lo que se podría construir, ésa es la realidad. Claro, ¿por qué se está desdoblando?, porque hay tráfico, y como el tráfico es un problema, se desdobla más despacio. En fin, como decía el otro día el señor Jiménez, al final tendremos que echar piedras en las carreteras para que no haya tráfico. Creo que ésa no es excusa suficiente, perfectamente se podría hacer a mayor velocidad, lo que sucede es que ustedes, ya digo, no creían en la necesidad de desdoblar esta autovía, tampoco el Partido Popular a lo largo de los ocho años que ha estado en el Gobierno central ha creído en la necesidad de desdoblar el tramo riojano y el tramo aragonés, que son de su competencia. El Gobierno socialista de España sí que acepta la conveniencia de desdoblarlo, como usted sabe, pero el Gobierno anterior no, por lo tanto, con éste se podrá empezar ahora pero con el anterior, del Partido Popular, no se podía empezar, simple y llanamente, porque no querían.*

Por cierto, señor Miranda, la Comisión de Obras Públicas visitó el tramo Fontellas-Buñuel el día 7 de septiembre. Avisados estaban el departamento y las empresas yo diría que al menos con dos meses y medio de antelación, porque hubo una interrupción de la actividad parlamentaria durante los meses de julio y agosto, es decir, que no fue una visita sorpresa. ¿Cuántos trabajadores había? Exactamente ocho. Si hubiese sido una visita sorpresa... Claro, tal vez ese día se estaban dedicando a otra cosa. No fue ninguna visita sorpresa y había ocho trabajadores y un par de camiones, como llegamos a comentar allí, uno por cada uno de los caminos paralelos. Por lo tanto, es verdad que aquí ha habido un retraso o una mayor necesidad de intensificar los trabajos y de reponer lo que la riada lamentablemente destrozó, pero tenían tiempo más que de sobra, como van a tener tiempo más que de sobra con los plazos de ejecución que tienen ustedes previstos para el nuevo tramo, ésa es la realidad. Por lo tanto, a mí me parece que no es cuestión de poco ánimo de convencer, sino de ánimo de acelerar o ánimo de no acelerar las cosas. Usted ha dado aquí un dato concreto: en octubre de 2003 es cuando se cuantifica la ejecución. Fíjese, yo le estoy hablando de un documento de octubre del 99, que decía: el compromiso de desdoblar la Nacional 232 en la totalidad de su tramo navarro a lo largo de esta legislatura. Y decían: este pacto presupuestario es muy bueno y todas esas cosas que lógicamente se dicen cuando los pactos presupuestarios son buenos, como era ése, otra cosa es luego el grado de ejecución, y lo primero que hicieron fue en octubre de 2003, porque lo anterior, que era la variante de Tudela, correspondía a la legislatura 95-99. Por lo tanto, la lentitud es de origen. En aquel momento el Partido Popular no quería desdoblar lo suyo, en estos momentos el Partido Socialista –me refiero a los gobiernos de la nación– sí. Pero aquí es evidente que el Gobierno ha ido con una lentitud más que considerable en ese sentido, no se trata de ninguna invención.

Por lo tanto, ahora sí que podemos decir que no va a ser una autovía isla, sino que va a ser una autovía, como lo serán otros tramos al respecto, porque, efectivamente, hay que empezar por donde hay que empezar, que no es construyendo, sino lógicamente haciendo los correspondientes estudios constructivos, etcétera, lo mismo que se empezó aquí, el problema es que el Gobierno que había anteriormente en España no tenía la más mínima intención de hacer ninguna de estas historias. Por cierto, en aquel entonces también pedimos, y así está recogido en el acuerdo presupuestario, un enlace con la actual AP-68 para conectarla a la altura de Buñuel-Cortes. En aquel momento, que era bastante más fácil negociar con la concesionaria, entre otras razones porque todavía no se había prorrogado el plazo de concesión de la actual AP-68, no se quiso hacer. Ahora es más difícil hacerlo, evidentemente, entre otras razones por la privatización de la participación pública que tenía esa concesionaria, es decir, que las cosas tampoco son aquí exactamente como las está diciendo el Consejero.

No se ha hablado en absoluto de plazos concretos de ejecución, pero a nosotros nos parece que esos plazos técnicamente se pueden acortar, el problema, señor Consejero, es que hay una escasa cuantificación presupuestaria pública en los presupuestos de Navarra para cada año, como diji-

mos el otro día. Por eso ustedes hacen tan despacio el desdoblamiento de la Nacional 232. Ya sé que no lo hacen adrede para que se fastidien los de la Ribera o para que los vehículos vayan más despacio; lo hacen así de despacio porque igual no tienen mayor partida presupuestaria de la que tirar, pero no tienen mayor partida presupuestaria de la que tirar porque ustedes, es decir, UPN y CDN, hicieron unos presupuestos escasos en obras públicas y en otros muchos departamentos, ésa es la realidad, por lo tanto, no nos diga usted: no la puedo hacer más deprisa porque la circulación... No, no; se puede hacer mucho más deprisa. No nos diga usted: no la puedo hacer más deprisa porque resulta que, claro, el Estado igual no quiere... Bueno, por esa regla de tres, párense, porque, claro, cuando empezamos a hacerla el que no quería era el Gobierno del Partido Popular. Cuando Navarra empezó a desdoblar esa autovía el Gobierno del Partido Popular no contemplaba en absoluto el desdoblamiento ni en Zaragoza ni en Logroño, y se hizo porque fue una decisión política de Navarra. Y ahora que quieren... En fin, es un argumento que no sirve. ¿Para qué la voy a hacer más deprisa si los otros no han empezado? Cuando empezamos nosotros no querían ni tan siquiera empezar, por lo tanto, a mí me parece que tampoco vale el argumento en ningún caso en ese sentido.

Y un último argumento que también se utiliza es el siguiente: la otra, la de Logroño, la hacemos más deprisa porque es con peaje en la sombra, es decir, la hacen, no la hacemos, eso también quedó bastante claro en la intensa actividad viajera de esta Comisión de Obras Públicas cuando vimos con la amable presencia del Consejero la autovía de Logroño. Claro, la otra la hacen, no la hacemos. Bien, pero, mire, yo siempre aclararé esto, nosotros dijimos que nos oponíamos al sistema de financiación, no a la autovía de Logroño, y por mucho que ustedes se cansen de repetirlo como verdaderos cansos, yo aún soy más canso si quiero, y cada vez que ustedes digan que nosotros no queríamos la autovía de Logroño yo diré que sí, porque es verdad que sí queríamos la autovía de Logroño, pero nos parecía que ese sistema de financiación tenía un problema, y es que luego había que pagarlo, y habrá que pagar cinco veces lo que cuesta. Bueno, haga usted las cuentas, haga las cuentas que quiera, ya lo verá. ¿Cuatro y medio? Ya lo verá. Entre cuatro y medio y cinco, el asunto es más que claro. Por cierto, los datos me los dio el Departamento de Economía y Hacienda cuando nos llevábamos bien con UPN, por lo tanto, si al señor Iribarren entonces le pareció que... En fin, en cualquier caso, quiero dejar claro ese tema.

Por cierto, nosotros fuimos invitados a votar y nos abstuvimos, otros votaron que sí y otros votaron que no, no tuvimos mayores invitaciones a participar en el tema, pero le voy a decir una cosa, en una importante entidad de ahorro de esta Comunidad, en cuyo consejo de administración teníamos representación política, votamos que sí a la participación de esa entidad en la UTE que construye y explota la autopista, la autovía en este caso. En el momento en el que las instituciones decidieron ese sistema nosotros no lo cuestionamos, ahora bien, no le voy a dar un consejo a un Consejero del Gobierno de Navarra, ni muchísimo menos, pero sí le voy a llamar la atención sobre una cuestión: tenga cuidado con los argumentos, porque si va diciendo eso último que ha dicho aquí, en la que va a Jaca y en la Nacional 121-A le van a decir: nosotros también queremos el peaje en la sombra. Y yo me pregunto: ¿cuánto peaje en la sombra puede soportar la Comunidad Foral? Me parece que vamos a entrar ahí en unos derroteros realmente peligrosos, porque, claro, en el peaje en la sombra no es que haya alguien invisible que cobra el peaje, es que no hay nadie que cobre el peaje, sólo cuenta los coches que pasan, por lo tanto, si vamos a empezar a decir: éste era el mejor peaje del mundo...; no, es una actuación excepcional en la financiación pública, pero si se generaliza usted sabe, evidentemente, que no podríamos resistir ese nivel de endeudamiento paralelo a lo público, que es lo que supone el sistema de peaje en la sombra.

Por lo tanto, a partir de ahí, señor Miranda, a mi grupo le parece que lo que tiene que hacer usted para no ponerse colorado cada vez que le decimos que venga para ver cómo va parsimoniosamente desdoblando algunos kilómetros de autovía en el conjunto de la Comunidad es ponerse fuerte en la prenegociación presupuestaria y decir en el seno del Gobierno que gastar en infraestructuras no es gastar, como todo el mundo sabe, sino invertir, y que esa inversión es importante para el desarrollo del conjunto de la Comunidad, porque, si no, nos encontraremos con que esto va a ser más largo, y hay mucha tradición en la Ribera de decir esto, que las obras del Pilar, que nunca se acababan, y con esto va a acabar pasando prácticamente lo mismo. Por cierto, ese tramo que falta no es de dos kilómetros, tendrá escasamente trescientos metros. Yo también pienso que no hay que desdoblarlo, pero desde donde va la entrada a la A-15 hasta el límite de la muga con La Rioja habrá doscientos o trescientos metros, está la gasolinera y tal, doscientos o trescientos metros, no habrá mucho más. Me imagino que cuando La Rioja haga su parte todavía echaremos también ahí unos metrillos más nosotros.

Resumen de la situación, señor Miranda: nos parece que es necesario acelerar los plazos de ejecución pendientes de esos tramos y acabar lo que se está ejecutando lo antes posible y no buscar excusas de mal pagador en lo que ahora el Estado

pueda estar haciendo tarde cuando antes el Estado simplemente no quería hacerlo. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Lizarbe. Señor García Adanero, tiene la palabra.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. Agradezco la presencia al Consejero de Obras Públicas, señor Miranda, y agradezco también al señor Lizarbe que haya pedido esta comparecencia, porque siempre es una satisfacción para este grupo parlamentario que pueda venir el Consejero de Obras Públicas a explicar en este caso el desdoblamiento de la 232 a su paso por Navarra, lo bien que se están haciendo las obras, el buen ritmo que llevan, que se está ejecutando y que se está cumpliendo con lo establecido por este Parlamento en su momento. Por lo tanto, le agradezco que llame a comparecer al Consejero sobre esta cuestión porque, como digo, es una satisfacción poder ver que las cosas se están haciendo. Nosotros no le íbamos a llamar porque nos parecía un poco mal, pero como lo ha hecho el Partido Socialista, encantados de la vida.*

La verdad es que con las cosas que ha dicho el señor Lizarbe, si no fuera una Comisión Parlamentaria, casi podríamos entablar una tertulia. Ha dicho que es según cómo se cuente. Usted sabe, señor Lizarbe, que precisamente el tema del peaje en la sombra y la autovía a Logroño fue el motivo por el que ustedes rompieron el pacto presupuestario con UPN, por lo tanto, sabe que hubo una negociación previa, a la que ustedes en su momento renunciaron, y ahí quedó lo que quedó, a partir de ahí ustedes no apoyaron la autovía, y eso está en los Diarios de Sesiones y en las votaciones, y me parece muy bien que defiendan luego todo lo demás, pero la historia la conocemos todos y yo creo que cada uno tenemos que aportar nuestra parte.

Dice también que UPN y CDN hacen mal los presupuestos, que ponen poco dinero para esta obra. El hecho cierto es que se está ejecutando, que se han ejecutado bastantes kilómetros, como nos decía el señor Miranda. Habría que devolverle la cuestión y decirle: y usted ¿cómo pactó los presupuestos con UPN en su momento?, porque, claro, dice: yo pacté que se hiciera la 232, ¿y no puso dinero para que se hiciera?, porque usted pactó que se desdoblara la 232, pero luego, a la hora de aprobar los presupuestos, que los aprobó usted con UPN, no debió de consignar partida presupuestaria para que se hiciera, señor Lizarbe. Entonces, algo mejor lo hemos debido de hacer ahora, que sí que se está ejecutando, y, sin embargo, cuando aquello se pactó, por lo que se ve, no se ejecutó. No se ejecutó porque no pusieron el dinero para presupuestarlo. Señor Lizarbe, yo creo que hay que tener un poco de cuidado cuando se dicen las cosas, porque memoria histórica, en este sentido, tenemos todos.

Y luego, como decía el señor Miranda, al final esta carretera 232 yo creo que es más o menos como Santander-Alcoceber, yo creo que puede ser su kilómetro cero. ¿Qué se está desdoblando? Navarra. ¿Y el resto? El resto nada. Dice que el PP no hizo nada. Pues muy bien, ni el PSOE, ni antes ni ahora, pero es que ahora le toca al Partido Socialista. Esto es lo de siempre, el que estuvo anteriormente no hizo nada. Yo no sé si hizo o no hizo, pero el caso es que ahora ya no le podemos reclamar nada, sin embargo, al Gobierno actual sí le podemos reclamar. Y supongo que no se cometerá aquí la incongruencia de que justamente los grupos que van a criticar la ejecución de estas obras sean los que luego apoyen el Presupuesto General del Estado, que no pone nada de dinero para hacer esas otras obras en el resto de España, porque ya me veo aquí que los que van a hablar después de mí, que es posible, me da la sensación y creo que apoyarán los Presupuestos Generales del Estado, van a aprobarlos sin que conste partida presupuestaria para desdoblar la 232 en el resto de España.

Y también otra cuestión, lo de siempre, dice que están las obras, que hay tráfico, etcétera. Pues ya saben lo que tienen que hacer, liberalizar la AP-68, que tanto les gusta. Levanten los peajes de la AP-68 y que fluya el tráfico y así se podrá dar más velocidad a la otra vía de comunicación. Yo creo que la evidencia es que se están haciendo las cosas, que el ritmo no puede ser, como usted bien sabe, como el de la autovía a Logroño, porque es diferente y porque hay que repartir, y eso es una realidad, nosotros no lo escondemos. No podemos desdoblar la 232 y a la vez hacer parte de la 121, otras carreteras secundarias que se están haciendo, etcétera. Eso es una realidad y ahí está, pero su propio portavoz en el debate sobre el estado de la Comunidad del año pasado decía: oiga, señor Presidente del Gobierno, menos obras, menos cemento y más otras cosas. Usted dice ahora: más obras, más cemento... Bueno, pues muy bien, al final no sé a quién habrá que hacer caso. Luego, la señora Figueras va a decir lo mismo, pero en el último Pleno también dijo: menos obras y más dinero para el salario social. Pues puede ser, pero al final los presupuestos son los que son.

En este caso vemos que las obras se están realizando, que llevan buen ritmo. ¿Que el ritmo podría ser mejor? Pues como siempre, por supuesto que podría ser mejor, pero al final lo importante es que se están realizando las obras, que se está desdoblando, y que el problema de tráfico que existe en esa zona de Navarra se va a solucionar, aunque bien es cierto que una vez llegados a la muga del resto del territorio tendremos que ir al embudo de

la carretera normal porque el Gobierno de la nación, desde luego, no está haciendo sus deberes en esta cuestión. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor García Adanero. Señora Figueras, tiene la palabra.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes a todos. Agradezco al señor Consejero su presencia en la Comisión. Yo simplemente creo no se puede discutir la necesidad de esta obra, porque es evidente que ésta y la 121 son las dos carreteras que más tráfico soportan. En su momento, allá por el 92 –yo no estaba aquí pero teníamos representantes de la Ribera–, ya fue planteada por Izquierda Unida y creo que aceptada por todos. Imagino que al principio igual UPN estuvo remisa; como me dijo algún miembro de este Parlamento de UPN, hubo que convencerles –esa persona vivía en la Ribera y entendía esa necesidad–, pero creo que al final era un asunto evidente: 13.000 camiones todos los días, es algo indiscutible.*

Creo que esta obra se desarrolla de una manera más o menos lógica, hay que pensar que se ha dado un plazo hasta 2007, con lo cual probablemente esté dentro del plazo, pero yo animo a UPN, ya que antes tenía amistad con el PP, aunque ahora es el PSOE, pero no creo que en este sentido haya enemistad, a que en ese frente común que querían hacer con todos los Parlamentarios y Senadores de Navarra, ya que eso no ha cuajado, plantee, aparte de la enmienda a la totalidad a los presupuestos, una enmienda parcial para que esto sea una realidad. Ahí vamos a estar todos de acuerdo. Por lo tanto, yo creo que, si se quiere, es cuestión de hacerlo. Yo espero que lo hagan, nosotros también lo vamos a hacer, y que al final vayamos adelante.

Entonces, yo creo que este tema está lo suficientemente debatido, pero hay una cuestión que me sorprende, tal vez porque, insisto, en esto soy nueva. El debate del peaje en la sombra fue un debate arduo e importante en su momento y yo en esa legislatura no estaba, pero a mí me preocupa una cosa, señor Consejero, y esto es en serio: la rapidez o no rapidez de la obra siempre se liga al tema del peaje en la sombra. Es cierto que las empresas tienen un interés en que se acabe la obra, empezar a cobrar y que por ahí pasen los vehículos, pero cuando una obra pública la hace la Administración entiendo que el interés es el mismo, el celo tiene que ser el mismo, las empresas que la realizan no son diferentes y yo creo que, en todo caso, como estábamos comentando, o nos engañan las empresas que licitan o realmente ¿qué ocurre, que por esa regla de tres la Administración va a dejar parte de su responsabilidad a las empresas que hacen el trabajo en el peaje en la sombra? A mí eso realmente me preocupa, y yo creo que al margen de que en un momento determinado políticamente convenga, por las razones que sean, que son discutibles y probablemente no vamos a ponernos de acuerdo, adoptar esa fórmula, no puede plantearse por sistema como la panacea para realizar obras, porque entonces, desde luego, lo primero que habría que cuestionarse es qué hace la Administración.

Sí que es verdad que la Administración a veces es más lenta en la ejecución, en la toma de decisiones, en cuestiones de burocracia, pero, desde luego, cuando hay obras prioritarias, como, por ejemplo, la obra de la que estamos hablando u otras, si se licita será cuestión de que el celo que tenga que poner la Administración sea tal que por seguridad, por eficiencia y por todas las cosas que decimos se consiga en tiempo, como además en algunas obras se consigue, porque no es verdad que el peaje en la sombra sea la única solución, cuando ha habido evidencias, no en obras de esta envergadura, pero sí en otras, de que se ha hecho en tiempo, en forma y, además, no se ha ido en presupuesto. En ese sentido, quiero que quede claro que la Administración debe hacer un esfuerzo, estamos para eso, y, si no, habrá que cuestionarse, desde luego, qué hace la Administración o qué hacen los gobiernos a la hora de hacer el seguimiento de las obras.

Por lo tanto, yo creo que esta obra no tiene vuelta atrás. Espero, además, que esto no sea una isla, sino que, efectivamente, se consiga unirlo al desarrollo de la red de carreteras, tanto en la parte de Logroño como en la zona de Zaragoza, pero soy crítica en este sentido a la hora de que la solución única y exclusivamente tenga que pasar por esa fórmula de desarrollo. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señora Figueras. Señor Jiménez, tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Arratsalde on. En el fondo da la impresión de que estamos hablando de ritmos, y, bueno, todos somos conscientes de que en esta Comunidad existe la vía rápida, la vía lenta y la vía muerta –me refiero a las comunicaciones– y da la impresión de que en este caso podemos estar en la de en medio. Cuando se habla tanto y sale continuamente el tema del peaje en la sombra, el sistema de financiación para la construcción de la autovía del Camino, más allá de estar de acuerdo o desacuerdo con la fórmula, el problema es, sin ninguna duda, que lo empleamos como un elemento de referencia para medir lo demás, y, claro, entonces tenemos que preguntarnos cuál es el motivo por el que en unos casos se pueden hacer las cosas tan rápidamente y en otros van tan lentas. Y aquí por lo menos debemos hacer una reflexión, lógicamente, todos entendemos por*

qué van tan rápidas las obras del Camino, y es que los intereses económicos achuchan mucho, lógicamente, hay mucho interés por empezar a cobrar, pero, claro, cuando comparamos el ritmo de la Administración, ¿qué conclusión podemos sacar, que los usuarios tienen más paciencia que los accionistas? Es difícil. Sabemos que en ese sentido la Administración ha creado un precedente a la hora de justificar las cosas, del que va a ser difícil salir. ¿Consignación presupuestaria? Se supone que no debería ser el argumento, si en un momento dado se licita una obra, sea la que sea, se adjudica y tiene la consignación presupuestaria para salir adelante, a partir de ahí no hay elemento que justifique la consignación. La consignación presupuestaria podría justificar el que no se licitara en un momento dado un tramo de obra, pero una vez que está en marcha no tiene sentido. Por lo tanto, hay un tema ahí que, cuando menos, va a ser curioso, va a ser curioso cómo se desarrolla el debate y cómo se desarrollan las conclusiones que haya que sacar de ahora en adelante en esta Comunidad referente a eso, es decir, el precedente o la referencia. Ahora que estamos debatiendo la ley de evaluación de la calidad de los servicios públicos de la Administración Pública, vamos a tener que poner como referencia de evaluación, en lo que a obras públicas se refiere, a la autovía del Camino. Tendremos que comparar todas con la autovía del Camino y a partir de ahí decir: bien, mal, regular. Está muy bien, por lo menos algo habremos sacado en limpio.

También me gustaría hacer una segunda reflexión: cuando hablamos de infraestructuras viarias, volvemos a un tema que da la impresión de que va a tener que ser obligatoriamente recurrente en el futuro, y es el montón de carreteras, entre comillas y en sentido cariñoso, a ninguna parte que estamos haciendo. Y no es que lo diga en este caso como un planteamiento negativo, en contra de los proyectos que se están desarrollando, pero es que al final vamos a parecer la comunidad rica y todos los demás los pobres a los que no les llega para hacer carreteras, porque, se entre por donde se entre, van a pasar de unas vías bastante precarias a unas grandes autovías. Entonces, cabría hacer una reflexión, y es que no es que esté mal en un momento dado si somos capaces de soportarlo económicamente, y aquí entraría un poco un argumento que ha dado el señor García Adanero, referente a en qué bolsa ponemos los gastos, pero, desde luego, es posible y debería ser posible menos cemento a cambio de mejores servicios sociales y de mejores servicios públicos en otros temas. Pero en el supuesto de que además fuéramos capaces de permitirnos todas estas autovías, que cuando menos tienen la virtud de crear unas buenas vías de comunicación internas en nuestra Comunidad y vertebrar el territorio, es necesario que empecemos a hacernos una reflexión: que nos estemos permitiendo, en cuanto a vías de comunicación se refiere, hacer todas estas autovías, que, insisto, de momento no van a ninguna parte, no está siendo gratuito porque creo que lo estamos haciendo a costa de la red foral, de la red local, de muchísimas variantes, etcétera, que están demandadas, que son necesarias y que realmente sí serían un elemento que vertebraría el territorio de una forma más completa. Sería conveniente plantearse, más allá del ritmo que llevan las autovías, si paralelamente a la construcción de estas autovías no se deberían complementar las comunicaciones internas hacia las vías de entrada a las diferentes zonas. Recuerdo el debate que tuvimos aquí con la autovía del Camino y las reivindicaciones de Valdega, referentes a esas comunicaciones, a un par de variantes que hacían falta en los pueblos, etcétera. Es decir, ya que nos estamos permitiendo todas estas autovías sería serio que nos planteásemos también el tema de la red foral, la red local y muchas variantes necesarias.

No voy a responder qué vamos a votar en los presupuestos del Estado, le voy a dejar en la duda en lo que a nosotros respecta, pero sería curioso que una opción política tan modesta como Nafarroa Bai, con una Parlamentaria, pudiese traer a esta Comunidad cosas que igual otros, con todo su bagaje y todo su peso, no serían capaces. Entonces, dejaremos la incógnita hasta el final.

Para acabar, simplemente diré que habrá que esforzarse más porque todos los grupos de la oposición deberíamos hacer un esfuerzo por bajar la popularidad de este Consejero. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. Señora Santesteban, tiene la palabra.*

SRA. SANTESTEBAN GUELBENZU: *Gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Consejero. La verdad es que hay una cosa que no entiendo: por qué la única carretera que no se está desdoblando es la carretera en la que existe un acuerdo con el que va a seguir la carretera. No me diga que no es un contrasentido. Resulta que son los únicos con los que tenemos acuerdo para seguir la carretera y es la única carretera que no está desdoblada, no es autovía y tenemos acuerdo. Esto será ir con la razón a la cárcel, ¿qué quiere usted que le diga? La situación de la 121 cada vez me parece más discriminatoria, y no estoy pidiendo un peaje en la sombra; no, es mucho más sencillo, igual que la carretera de la que estamos hablando ahora, con la garantía de que ustedes sólo tienen unos kilómetros. La Comunidad Autónoma Vasca, por lo que se ve, está mucho más por la labor, son mejores vecinos, atienden mejor, y resulta que somos los únicos que con la garantía y el compromiso de continuar no hacemos la carretera. Ésa*

debe ser la vía muerta de la que hablaba el señor Jiménez. De verdad, señor Consejero, yo estoy absolutamente convencida de una cosa, su popularidad no se la ha ganado, desde luego, con la 121-A, pero de todas maneras no le voy a discutir que si haciendo toda esa serie de carreteras... Porque en este momento usted se pone mirando a Pamplona dándole la espalda a Belate, y al final tenemos un abanico, son unas carreteras que van al mirador de Jaca, al mirador de Fontellas y al mirador de Viana, y, a partir de ahí, se da usted la vuelta y al final tienen una carretera, que es responsabilidad del Gobierno de Navarra, con el compromiso de la Diputación Foral de Guipúzcoa y estamos donde estamos. Oiga, terminen ustedes la 232 y empiecen a desdoblar la 121-A, que ya saben ustedes que tienen el compromiso. Nosotros, desde luego, entenderemos que nos tocará cuando nos toque, pero sí que nos gustaría que se tomase el compromiso de empezar a dar a esta carretera el tratamiento que tienen por lo menos los otros ejes importantes de las comunicaciones de la Comunidad Foral.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Santesteban. Señor Miranda, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Agradezco sus intervenciones, yo creo que ésta es una Comisión a la que, de verdad lo digo, da gusto venir porque se puede debatir y, bueno, voy a intentar responder de la mejor manera posible.*

Al señor Lizarbe creo que le ha respondido el señor García Adanero con auténtica precisión y maestría en lo que realmente tiene calado político y no lo voy a repetir porque no hace al caso. Comparto al cien por cien lo que ha dicho el señor García Adanero y no voy a ampliar mucho más. Quizá haré dos o tres precisiones que sí que me importan desde el punto de vista de la gestión. Lo primero que le tengo que decir es que yo no vengo aquí a ponerme colorado nunca, todo lo contrario. La gestión del Departamento de Obras Públicas en materia de carreteras podrá ser opinable, pero, desde luego, grado de inversión en infraestructura pública en Navarra como en estos años jamás se había visto, por lo tanto, como ha dicho el señor García Adanero, todo es mejorable, pero es evidente, y no es mérito mío, por supuesto, ni mucho menos, que a pocos sitios se podrá ir con la cabeza más alta por lo que se está haciendo en Navarra en materia de infraestructuras públicas. En este momento estamos construyendo tres autovías a la vez, tres autovías de un calado importante: la autovía Pamplona-Logroño, la autovía A-68, que es de la que estamos hablando hoy, y la autovía del Pirineo, porque todas las vamos a construir.

Quiero decirles, porque quizá no se alcanza, porque evidentemente no se pueden tener todos los datos en la cabeza, que en este momento en Navarra sólo nos queda por construir cincuenta kilómetros de autovía de acuerdo con el plan de ejes estratégicos, es decir, no nos quedan ni doscientos ni ciento cincuenta, nos quedan menos de cincuenta kilómetros para concluir la red de ejes estratégicos en Navarra en su transformación en autovía y, por tanto, está al alcance de nuestra mano poder conseguirlo en los próximos años y con una dotación presupuestaria razonable. No repito lo que ha dicho el señor García Adanero porque es obvio, es decir, no tiene ningún sitio que en un Parlamento se esté diciendo que por qué no hay más dinero para carreteras, que por qué no hay más dinero para asuntos sociales, que por qué no hay más dinero para vivienda... Oiga, hay el dinero que hay, el que se ingresa por parte de la Hacienda Foral, que es mucho, dicho sea de paso. Entonces, el Parlamento reparte ese dinero, evidentemente, a propuesta del Gobierno de turno, y, bueno, yo creo que el dinero que se destina en Navarra a infraestructuras podría ser mucho más, sin duda, pero es evidente que da mucho juego para construir todo lo que estamos construyendo y para terminar de construir lo que dentro de un plazo razonable tenemos al alcance de nuestra mano. Insisto en que dentro del plan de ejes estratégicos de Navarra tan sólo quedan cincuenta kilómetros de autovía por construir para estar en un escenario, que, evidentemente, luego habrá que mejorar, no cabe duda, que nos marcamos hace unos años entre todo el Parlamento con la aprobación del primer plan director de carreteras. Por tanto, le puedo asegurar que nunca me pongo colorado cuando vengo a hablar de infraestructuras al Parlamento de Navarra porque yo creo que también con el respaldo de este Parlamento se está haciendo mucho y muy importante en Navarra.

Y luego, desde un punto de vista meramente técnico o de gestión, lo digo para que no quede una constancia así a la ligera, usted dice que el otro día, cuando visitamos las obras, había sólo ocho trabajadores. Me gustaría preguntarle cuántos tenía que haber para cumplir el contrato. No sé si usted lo sabrá. A mí, como Consejero, lo único que me importa es que se cumplan los contratos, que se cumplan bien y que se hagan de acuerdo a lo previsto en el pliego de contratación. Esta obra, como le digo, tenía veintiún millones y medio de euros y veinticuatro meses de ejecución, hemos ampliado tres meses porque las riadas se nos llevó ocho y yo no voy a pedir más explicaciones de si hay ocho, doce o 120 trabajadores, jamás lo he preguntando, por tanto, si usted tiene alguna cifra mejor para que esta obra se haga dentro del plazo con más o menos trabajadores le agradece-

ría su aportación a la construcción de la obra pública en Navarra.

Hay otro tema que también es importante, porque no creo que se pueda decir así, tan a ligera, en el Parlamento de Navarra que la autovía a Logroño va a costar cinco veces la inversión. Ni por asomo. Es evidente que no. El sistema de financiación, como luego ampliaré a la señora Figueras, es un sistema claro y transparente, es decir, hay un concesionario, como los hay en toda España, por supuesto, en multitud de comunidades gobernadas por el Partido Socialista también sacan peajes y peajes de los de pagar, peajes en la sombra también, igual que en el Estado, también con el Partido Socialista, que ya ha sacado dos autopistas de las de pagar, o sea, que el debate político sobre el tema de las autopistas y la financiación de las carreteras en España yo creo que se va a acabar pronto, porque como ya ha dado tiempo a que todos los gobiernos hagan lo mismo, ya no nos vamos a poder criticar unos a otros. Hace seis años quizá nos podíamos criticar porque el otro no lo había hecho, pero ahora todos hemos hecho lo mismo y, por tanto, señor Lizarbe, crítica en este aspecto va a poder haber poca.

Decía que el sistema de financiación de la autovía de Logroño es transparente y bien claro. Hay un concesionario, ese concesionario, que luego es el argumento que le voy a dar a la señora Figueras, pide dinero para construir la autovía, es decir, lo ha pedido él, ha pedido los 324 millones de euros que cuesta la autovía, lo pide en un préstamo con un interés que es el más bajo del mercado, entre otras cosas, porque se consiguió que para la autovía de Pamplona a Logroño participase en un 50 por ciento el Banco Europeo de Inversiones, cosa que les puedo asegurar que fue un gran logro desde el punto de vista del proyecto y, por tanto, se pide la financiación al precio más económico del mercado, y, bueno, no les voy a poner el ejemplo vulgar de una hipoteca, pero, vamos, es así, es decir, estos señores han pedido un préstamo como si Navarra se hubiera endeudado, lo mismo, entonces, en lugar de pagar Navarra deuda, Navarra le paga a un señor que ha pedido deuda. Y sobre esto voy a hacer una reflexión que tenía ganas de hacer desde hace tiempo. ¿Por qué ha habido que recurrir a esto y por qué los gobiernos socialistas de Asturias, de Extremadura, de Aragón, de Cataluña están haciendo lo mismo? Porque la política presupuestaria del Partido Popular y del Partido Socialista en este momento impide endeudarse, lo ha impedido el señor Rato y lo ha impedido el señor Solbes, por tanto, tampoco hay mucha crítica que hacer porque al final los dos están haciendo lo mismo. Entonces, una fórmula que han utilizado todas las comunidades autónomas ha sido buscar un sistema por el cual se permite a un concesionario endeudarse porque la Administración no lo puede hacer.

Y le tengo que decir una cosa, por supuesto que ni por asomo va a costar cinco veces más, porque en el pago anual que vamos a hacer durante veinticinco años está incluido el mantenimiento de la autovía, es decir, no es que estemos pagando ene millones sólo por la construcción, vamos a pagar ene millones por la construcción y otros ene millones por la conservación, que no tendrá que hacer el Departamento de Obras Públicas y que, si no, tendríamos que haber hecho nosotros directamente.

Pero le voy a decir más, y además tenía ganas de decirlo y lo diré más veces, este sistema, Dios mediante, tiene una garantía, y es que la autovía de Logroño la vamos a pagar. La van a pagar el Gobierno y la Administración. Dentro de veinticinco años esa autovía estará pagada y, por supuesto, revertirá a la Administración. ¿Por qué digo esto? Porque las autovías construidas por el procedimiento de deuda pública, que todos hemos respaldado sin ningún género de dudas y que, evidentemente, fueron promovidas por el anterior Gobierno socialista, estoy hablando de la autovía de Leizarán y de la autovía de la Baranca, todavía están sin pagar. No se ha pagado ni un duro de esas autovías, las debemos enteras, el cien por cien. La deuda pública que pidió Navarra para construir esas autovías, la Universidad Pública y otra serie de infraestructuras absolutamente imprescindibles, o sea, no hay ninguna crítica en esto, lo que estoy diciendo es la verdad, permanece viva en el presupuesto general de Navarra. Si se pidieron 100.000 millones de pesetas para hacer esas obras, esos 100.000 millones, y ustedes lo saben, cuelgan del presupuesto de Navarra, como cuelgan de toda la Administración Pública española, o sea, no es que aquí se haya hecho peor, sino que se ha hecho bastante mejor que en otros sitios, y lo que se está haciendo durante todos estos años es pagar los intereses de esa deuda. Entonces, estrictamente Navarra no ha pagado las autovías de Leizarán y de la Barranca. Sí, señor, es así. El dinero que se pidió no lo estamos devolviendo, porque es así. ¿Que se ha renegociado? Hombre, claro, como si usted pide una hipoteca...

SR. LIZARBE BAZTÁN: ...

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Perdón, muy poca parte, me parece que se han amortizado 7.000 millones de pesetas de los 100.000. Es como si usted pide una hipoteca y cuando va a vencer sigue sin poder devolverla y pide otra hipoteca, en definitiva, sigue debiendo la hipoteca. Pues ahí estamos así. No es un crítica, pero ésa es la realidad económica del sistema de financiación...*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señorías, por favor, guarden silencio.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *No hay acritud en mis palabras ni hay crítica, en absoluto. En aquel momento así se financiaba en la Administración Pública, en Navarra y en toda España, es decir, pidiendo deuda pública que, igual que la del Estado, sigue viva y seguirá viva durante generaciones, porque lo que hace el Estado y lo que hace Navarra es volver a sacarla a mejores tipos de interés, pero la deuda, el capital, está vivo. Está vivo como el día que se pidió. Esto no es debate de la Comisión de Obras Públicas... Bueno, pero como usted ha dicho que va a costar cinco veces más la autovía de Logroño, le diré, en primer lugar, que no es cierto, ni por el forro, con perdón, y, en segundo lugar, en defensa del sistema de financiación, que es un sistema que tiene la garantía de que vamos a pagar capital, intereses y conservación. Además, insisto, es un procedimiento que se está utilizando por todas las administraciones españolas, independientemente del color político que tengan. Por lo tanto, en esto no hay ningún ánimo torticero por detrás.*

La señora Figueras preguntaba por qué una obra pública hecha mediante el peaje en la sombra va a una velocidad y las otras no van a la misma velocidad, ha llegado a decir que nos engañan. Todo lo contrario, precisamente los sistemas de concesión, tanto si es peaje directo como si es peaje sombra, tienen una ventaja para los administrados, y es que las empresas concesionarias tienen hoy en día una capacidad de endeudamiento que no tiene la Administración. Para hacer la autovía Pamplona-Logroño hay que gastar 324 millones de euros en un plazo de cuatro años, es decir, además de todo lo que se ha gastado el Gobierno de Navarra, en esos cuatro años habría que haber puesto otros 324 millones. Evidentemente, ese dinero no estaba en el Gobierno de Navarra. Entonces, es lo que está pasando en el resto de autovías nuestras e, insisto, en el resto de autovías de toda España, es decir, cuando se acometen por la vía presupuestaria, el ritmo de financiación es diferente, porque los recursos públicos hay que priorizarlos y destinarlos a otras carreteras y también a otros servicios públicos que no tienen nada que ver con la red de carreteras. Entonces, la diferencia, en cuanto a la rapidez en la ejecución, no es porque se quiera hacer más negocio ni porque se les apriete el cinturón a los constructores; no, es un asunto de que el concesionario puede endeudarse, puede pedir un dinero que la Administración en este momento no puede pedir y, por tanto, se puede construir la infraestructura en un plazo que está calculado entre dos y tres veces menor que si fuera por la vía presupuestaria, por tanto, una autovía de setenta kilómetros se construye en cuatro años y una autovía en este caso de 34 kilómetros hay que construirla en más años, ésta y cualquier otra que se haga por la vía presupuestaria, que es la fórmula habitual hasta ahora.

El señor Jiménez ha insistido en lo mismo, en el tema de la consignación presupuestaria. Bueno, pues la respuesta es fácil. Los presupuestos de Navarra se van a aprobar dentro de mes y medio, si ustedes son capaces por primera vez de meter mucho más dinero para carreteras, el Departamento de Obras Públicas, como comprenderán, estará encantado de la vida, pero también somos conscientes de que nosotros formamos parte de una sociedad en la que hay que destinar un dinero a carreteras, un dinero a sanidad, un dinero a educación, un dinero a bienestar social y toca lo que toca. Nosotros estaríamos mucho mejor con el doble de presupuesto. Le aseguro, como he dicho siempre, que con el doble de presupuesto haríamos el doble de cosas. Igual otros no, nosotros sí, pero dudo de que el conjunto del Parlamento quiera dar el doble de dinero al Departamento de Obras Públicas. Yo sería el primero que pensaría que algo no funciona, porque creo que hay también otras prioridades sociales en Navarra que hay que atender, a pesar de que nuestra dotación presupuestaria tiene que ser, evidentemente, suficiente para hacer estas carreteras y otras muchas más.

En cuanto a que la red de autovías de Navarra puede ser una red de carreteras a ninguna parte, no le quepa ninguna duda, señor Jiménez, de que ésa es nuestra preocupación. Estamos empezando a ver un mapa de autovías en Navarra que terminan en el campo. Entonces, claro, es una preocupación grandísima, y nos llegamos a plantear lo que ha dicho creo que el señor Lizarbe, párense. Ya lo dijimos hace meses, y el Gobierno de Navarra, y lo digo muy en serio, si no fuera por atender los intereses de los navarros, se plantearía parar. Porque vamos a llegar a Leyre y nos vamos a encontrar con un pinar, porque vamos a llegar a Logroño con seguridad absoluta, y ustedes lo han visto, a un balcón, porque vamos a llegar con la N-232 a una carretera de dos carriles, y eso no lo va a remediar nadie. Entonces, nosotros planteamos dos aspectos en esta materia: en primer lugar, la responsabilidad de construir una red de carreteras en Navarra que sea equilibrada en el territorio y que satisfaga los intereses de los navarros; y, en segundo lugar, y lo digo a pesar de todo lo que pasó ayer y antes de ayer y hace un mes, nosotros seguimos confiando en que el Estado al final reaccione y construya lo que tiene que construir, que es su parte de la autovía del Pirineo, la conexión con Logroño, la conexión con Madrid y todas las conexiones de las autovías de Navarra con la red de carreteras del Estado. Pero es cierto, señor Jiménez, que en este momento, y lo digo sin rubor, no hay ninguna garantía de que la red de autovías de

Navarra se pueda conectar en igualdad de condiciones con la red de carreteras del Estado, porque no hay un hecho cierto que nos pueda permitir a nosotros afirmar otra cosa, más allá de la buena voluntad manifestada en los despachos que luego no se manifiesta ni en convenios ni en leyes de presupuestos ni en nada que realmente vincule a la Administración del Estado respecto a esos compromisos con Navarra. Insisto en que estoy convencido de que tarde o temprano llegarán buenas noticias para Navarra y se podrá hacer esto. Por eso, y con esto termino en relación con la intervención del señor Jiménez, si la única representante de Nafarroa Bai en el Parlamento es la que trae a Navarra estas buenas noticias, pues, la verdad, ayer lo comentábamos con el Presidente del Gobierno de Navarra, bienvenida sea. Aquí jamás se va a despreciar ningún acuerdo con el Estado, lo traiga quien lo traiga, si es Nafarroa Bai, Nafarroa Bai; si es el Partido Socialista, el Partido Socialista, porque, como es bueno para Navarra, ¿cómo se va a rechazar? Pero también le digo, señor Jiménez, porque creo que esa valoración hay que hacerla, que nosotros estamos planteando precisamente que se cambie el presupuesto del Estado en cosas que realmente yo creo que son del interés de Navarra, entre otras cosas, las infraestructuras, no vaya a ser que el voto de Nafarroa Bai sea a cambio de nada, porque entonces, en lugar de Nafarroa Bai, igual hay que llamarle Zapatero Bai, porque sería dar un voto por algo que nosotros no sabemos lo que es. Entonces, para nosotros la representante de Nafarroa Bai en el Parlamento español es tan válida como cualquier otro representante de Navarra en el Estado y por eso ayer fue invitada, y no quiso asistir, a defender los intereses de Navarra en un tema tan importante como es el de las infraestructuras.

Y, por último, en cuanto a la reivindicación que ha hecho la señora Santesteban, no de la 232, evidentemente, sino de la 121, yo creo que hoy no es el día para hablar de ella, hemos hablado largo y tendido de esta carretera, hemos dado nuestros argumentos, hay un compromiso firme del Gobierno de Navarra para terminar esa carretera en condiciones, evidentemente, según lo previsto y, bueno, ya estuvimos hablando hace bien pocas semanas sobre este asunto. Y más allá de la chanza de la popularidad o no, yo le puedo asegurar que me siento plenamente identificado con la zona del norte de Belate, ojalá se pudieran hacer muchas más obras de las que hacemos porque tuviéramos ese doble de presupuestos, pero, evidentemente, se hace una buena labor ahí, se ha invertido muchísimo en el eje de Belate y vamos a seguir invirtiendo, tenga usted la seguridad de que usted verá esa obra terminada y la podremos disfrutar todos. Por mi parte, nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. Señor Lizarbe.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Señora Presidenta, apelo a su buen sentido para concederme un segundo turno, que, por otra parte, lo acredita suficientemente en este Parlamento, según mi humilde opinión...*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Yo apelo a su buen sentido para que utilice los turnos cuando la presidencia se los concede y no mientras habla el Consejero. Tiene la palabra. Procure ser breve.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Voy a ser breve. Más que nada porque el señor Consejero ha introducido algunas cuestiones nuevas, como por otra parte acostumbra, señor Miranda. En el Pleno del otro día no me quedaba tiempo y no lo pude decir, pero es evidente que usted está en el frente del Partido Popular en contra del Gobierno de Zapatero y aprovecha absolutamente todas las actuaciones que tiene, incluso esta sencilla y doméstica comparecencia para hablar del desdoblamiento de la Nacional 232 en su tramo navarro, para decir que si el pinar –eso es nuevo– de Yesa, la balconada de Miranda, el mirador de no sé dónde. Hombre, sea usted un poco más serio, que sabemos que lo era al menos y pensamos que lo es también como para venir aquí a hacer proselitismo del Partido Popular con esa desfachatez hablando de que si Nafarroa Bai..., solamente le ha faltado hablar de que la abuela fuma.*

Mire, yo creo que lo que ha dicho aquí es muy grave. Primero, la autovía de Leizarán está pagada íntegramente, la autovía de la Sakana está pagada íntegramente y apelo a la contabilidad presupuestaria y a la aprobación de las Cuentas Generales de Navarra en los diferentes años, por lo tanto, lo que ha dicho es mentira, las cosas como son. Le voy a poner un ejemplo para que todo el mundo nos entienda: va a ser usted como aquel padre que pide un crédito para hacer la fiesta de la primera comunión de su hijo, vence el préstamo y, en lugar de amortizarlo, lo renueva para comprarse un coche; vence el préstamo del coche y lo renueva para irse de vacaciones; vence el préstamo y lo renueva para pagar la boda del mismo hijo; vence el préstamo y lo usa para poner una tienda; vence el préstamo y se dedica a viajar cuando es mayor, y al final, cuando es mayor, dice: todavía tenemos este crédito, la culpa es porque comulgamos al chico. Hombre, señor Miranda, las cosas no son así, ni contablemente ni políticamente. Lo que sucede es que las diferentes autoridades que se han sucedido desde que el Gobierno inició la construcción de la autovía de Leizarán, porque la terminó otro, evidentemente, como todo el mundo sabe, creo que fue el señor Alli, no han

amortizado ese crédito, lo han destinado, una vez pagado, a otras cosas.

Porque, claro, en estas culimbarras de ingeniería que usted ha hecho aquí para tratar de demostrar que las autovías no se pagan, yo le puedo decir: ¿con qué se pagó la inversión que hizo la Comunidad Foral de Navarra en energías renovables?, ¿de dónde salió el dinero para configurar EHN?, de la deuda ¿verdad?, ¿por qué no destinamos ahora lo que hemos obtenido con aquella inversión de la deuda a amortizar la deuda? Creo que hace falta un poco más de seriedad, utilice usted otros argumentos más creíbles y, desde luego, respetuosos con el buen hacer de las instituciones forales. Por cierto, deuda ya había antes. La antigua Diputación Foral, no democrática, emitía deuda también, mucha fue renovada, porque se va renovando sucesivamente, pero acabar yendo a ver cuál fue el motivo del primer crédito nos podría dar alguna sorpresa, porque a saber lo que fue, aquí durante el franquismo se hicieron muchas cosas desde la Diputación Foral con empréstitos bancarios y con la emisión de deuda pública, si la que no se renueva acaba siendo la causante de la deuda actual... En fin, creo que esto no tiene ningún sentido. De todas formas, se lo digo porque no voy a abusar del segundo turno ni de la brevedad que con razón se me ha impuesto, evidentemente, va a haber otras iniciativas parlamentarias. Si éste va a ser a partir de ahora el argumento del Gobierno de Navarra, por supuesto, habrá otras iniciativas parlamentarias de mayor envergadura.

La segunda cuestión que quiero aclarar es que en el mes de julio el señor Sanz, Presidente del Gobierno de Navarra, y el Presidente del Gobierno de España adquirieron una serie de compromisos, y usted sabe perfectamente que determinadas infraestructuras con una largura inmensa que no fueron ejecutadas por el Partido Popular ni anteriormente por otros gobiernos, porque entonces no había el tráfico que hay actualmente, señor García Adanero, no se van a poder hacer en un año y, por lo tanto, lo que tendría que hacer es analizar los presupuestos del Estado en materia de infraestructuras que afectan a Navarra con la misma comprensión con la que analiza sus propios presupuestos para 2005 y me imagino que con la misma comprensión con la que va a tener que analizar sus propios presupuestos forales para 2006. Verá que los compromisos entre los señores Sanz y Zapatero se van a llevar a la práctica. Lo de ayer, señor Miranda, fue un espectáculo de muy poca calidad política, porque, evidentemente, los Diputados y Senadores en general, no solamente los del Partido Socialista, no son tontos y, por lo tanto, no se prestan a determinados juegos, y ahí hay una serie de compromisos institucionales que se van a cumplir y ustedes lo saben, lo que sucede es que están un poco alborotados y, por qué no decirlo, esperanzados con el debate sobre el Estatuto de Cataluña y venga frentes, y ahora el frente es el del presupuesto del Estado. Entonces, ustedes, en una actitud que a mí me parece muy poco recomendable desde el punto de vista del ejercicio de nuestro autogobierno, en lugar de dedicarse a hacer lo que hay que hacer en Madrid, se están dedicando a crear un frente opositor desde las instituciones forales al Gobierno de España. Es un error, porque, claro, si lo hubiesen hecho también cuando gobernaba el Partido Popular tendrían cierta legitimidad para hacerlo, pero, estando así, pues parece claro que no.

Una pequeña cuestión que se me olvidaba en cuanto al tema de la deuda: ya me dirá qué suma, si suma la autovía de Leizarán, si suma también la de Alsasua, si suma la UPNA, si suma también el resto de las cosas que se hicieron en aquellos años, porque, si no, igual la deuda tendría que ser dos o tres veces mayor de la que en aquel momento se emitió.

Por último, mire, a mí me parece que no es una cuestión de cemento, es una cuestión de asfalto, señor García Adanero. Por cierto, actualice su mapa de carreteras, tráigalo aquí y ya me dirá en la provincia de Burgos por dónde pasa la Nacional 232. Ya verá cómo allí nuca se llamará A-68, porque otras vías de comunicación que vertebran el país han hecho que en los mapas de carreteras el color de esa carretera no sea rojo sino otro. Por lo tanto, no venga aquí con la película de que alguien va a desdoblar todo lo que han pintado ahí en morado, entre otras cosas porque nadie pide eso, en unos tramos sí pero, evidentemente, en otros tramos no, porque en otras vías, ya saben que la nomenclatura es muy vieja, la cambió hace poco el Partido Popular, no tiene absolutamente ningún sentido. Por lo tanto, no me parece que estemos ante una situación en la que podamos estar diciendo una cosa y otra. Por cierto, reconozco que cuando gobernaba el Partido Popular era difícil liberar el peaje de la A-68, pero, mire, ahora todavía es más difícil hacerlo porque el señor Cascos tomó la decisión política de vender la participación pública en la concesionaria de la Vasco-Aragonesa, por lo tanto, si ahora gobernara el Partido Popular tendría más dificultad para hacerlo que antes de vender esa concesión pública. Ésas son las realidades. Claro, había que vender para obtener dinero y para enjuagar el déficit, se vendió, pero ahora no pida usted milagros porque ahora sí que es verdaderamente difícil avanzar en esa línea.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Lizarbe. ¿Algún otro portavoz desea intervenir? Tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Mire, señor Lizarbe, lejos de mi intención, y lo digo con toda sinceridad, generar polémica y mucho menos, y si lo tengo que retirar lo retiro, en relación con la comparación con el tema de la deuda pública de Navarra. Yo creo que fue una gran gestión, la hizo en su momento el Partido Socialista que gobernaba, nadie en Navarra ha criticado la construcción de las autovías ni la de la Universidad Pública, yo solamente he puesto de manifiesto una realidad: se pidió una deuda pública para hacer esas infraestructuras, es una realidad cierta que ahí quedó y nada más, no pasa nada. Muchas veces lo que digo yo, que lo digo, de verdad, sin ánimo* iniuriandi, *que se dice, sin ánimo de ofender, se saca de quicio, y no es así, no hay ninguna crítica, de verdad se lo digo, por lo tanto, le pido, por favor, que no lo tome así, y si lo toma como crítica, retiro todo lo que he dicho en relación con la historia de la deuda pública de Navarra. Creo que fue lo que tuvo que hacer en aquel momento el Gobierno de turno, que, por cierto, y si mi memoria no me falla, buen respaldo tuvo de UPN en todas aquellas operaciones. Insisto en lo que he dicho, y si usted se siente ofendido en esa apreciación, retiro toda la comparación respecto de la deuda pública de Navarra.*

Dice que me salgo del tiesto. Procuro no salirme, Dios me libre, y procuro ser serio. Y me pone a mí al frente de una conjura del Partido Popular frente al Gobierno central. Como comprenderá, ni tengo talla para eso ni tengo voluntad ni nadie me lo ha ordenado ni puede ser en esos términos. Aquí estamos, señor Lizarbe, constatando que esos compromisos que, efectivamente, adquirió el Presidente del Gobierno de España, el señor Rodríguez Zapatero, con el Presidente Sanz, que todos los conocemos, desgraciadamente no se han plasmado en el Presupuesto General del Estado. ¡Qué le vamos a hacer! Y eso es lo que ayer queríamos explicarles a los Diputados y Senadores del Partido Socialista, que posiblemente lo sabrán y posiblemente igual por eso no quisieron venir, porque la foto del Presupuesto General del Estado es tan mala, no para el año 2006, que, como dijimos ayer, nosotros bien poco dinero pedimos para empezar las obras, pedimos, creo recordar, 35 millones de euros; 35 millones de euros dentro de los 20.000 millones que destina el Estado a inversión pública creo que no es para rasgarse las vestiduras, el problema –yo sé que ése es el problema y por eso creo que ahí es donde hay realmente gato encerrado– es que en las previsiones para los años 2007, 2008 y 2009, que aparecen negro sobre blanco en el Presupuesto General del Estado, no hay nada respecto a Navarra, y nosotros lo que queremos es cambiar eso, y yo espero que el Partido Socialista también lo quiera cambiar.

Por último, le diré, porque las precisiones son importantes, sobre todo para no quedar mal, usted en este caso, que el señor Cascos no vendió ninguna participación pública en la Vasco-Aragonesa. La Vasco-Aragonesa ha sido una sociedad privada desde su constitución y, por tanto, no es así, la información que tiene usted es errónea. Lo que sí es cierto es que hace unos años cambió de propietarios, pero no altera en absoluto su régimen concesional y la posibilidad o no de rescatar el peaje, cosa que no hizo el Partido Popular ni, por supuesto, va a hacer el Partido Socialista. Las autopistas de peaje en España ahí quedarán hasta el final de su concesión. Como le digo, el Gobierno actual, el Ministerio de Fomento, ha sacado ya dos autopistas de peaje en España y sacará otras muchas porque es la única manera que posiblemente tenga el Ministerio de Fomento para cuadrar las cuentas del plan de infraestructuras. Por mi parte, nada más. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias a usted, señor Miranda. Señorías, vamos a suspender la sesión durante cinco minutos para despedir al Consejero.*

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 48 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 54 MINUTOS.)

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a incluir en el Plan Director de Carreteras la construcción de un nuevo puente de acceso a Sangüesa, presentada por el G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señorías, reanudamos la sesión con el segundo punto del orden del día, que es el debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a incluir en el plan director de carreteras la construcción de un nuevo puente de acceso a Sangüesa, presentada por el Grupo Parlamentario Socialistas del Parlamento de Navarra. Tiene la palabra el señor Lizarbe.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Aquí no se trata tanto de discutir sobre sistemas de financiación, sino de algo mucho más sencillo, ciertamente, como es la petición de que se incluya en el vigente plan director de carreteras la construcción de un nuevo puente de acceso a Sangüesa sobre el río Aragón, tal y como, por otra parte, aprobó el Pleno del Ayuntamiento de Sangüesa con la unanimidad de todos sus grupos municipales y tal y como, por otra*

parte, ya se había venido reiterando con esa unanimidad con alcaldes, primero, hace ocho años de Izquierda Unida, hace cuatro de Unión del Pueblo Navarro y actualmente del Partido Socialista de Navarra. Éste es un tema que puede parecer secundario, pero es principal en lo que es la estructuración y el desarrollo de la ciudad de Sangüesa. Como saben sus señorías, el Gobierno de Navarra en 1999, también por aquel entonces de Unión del Pueblo Navarro, declaró el casco histórico de Sangüesa como bien de interés cultural. Desde entonces las diferentes corporaciones locales, en un esfuerzo de colaboración entre administraciones, han realizado una serie de actuaciones, especialmente en la última etapa, que han consistido en la peatonalización, y, probablemente, y dadas las gestiones realizadas por el ayuntamiento, serán complementadas con la mejora de esa urbanización, con una serie de planteamientos para el adoquinado uniforme que enaltecería todavía más el entorno histórico y ambiental de dicho casco histórico.

En definitiva –creo que sus señorías ya conocen la ciudad de la que estamos hablando y su situación–,estamos hablando del puente de hierro, que tiene una antigüedad de 107 años, sólo hay dos puentes de hierro como éste, uno, que tuvo un incidente y se cayó y se hizo de nuevo, que es el de Caparroso, pero sigue siendo un puente de hierro, y éste, que es el puente de hierro más viejo de Navarra, con 107 años, que se hizo sobre la base de un antiguo puente románico. En cualquier caso, este puente ya ha dado de sí lo que tenía que dar, no está preparado para soportar ni el tráfico que tenía ni el tráfico que tiene ahora, que es más restringido, pero, al margen de sus características de paso, lo cierto es que no es tanto por la propia estructura del puente sino, sobre todo, por el lugar a donde da, que es la calle Mayor de Sangüesa, que está peatonalizada y, sobre todo, a la iglesia de Santa María, cuya portada, como sus señorías saben, y quienes forman parte de la Comisión de Cultura en esta legislatura la visitaron hace escasamente unas semanas, es una de las joyas del Camino de Santiago, es una de las portadas, sin lugar a dudas, más emblemáticas que tiene el camino en su extenso recorrido y uno de los signos de identificación del camino en nuestra Comunidad.

El deterioro de esta iglesia y de esta portada es más que evidente. Diferentes estudios científicos han dejado claro que ese deterioro es debido a tres circunstancias: en primer lugar, a la polución, polución provocada por alguna conocida industria de la localidad, en cualquier caso, entendemos que el Departamento de Medio Ambiente estará pendiente de ese asunto, y también por el creciente tráfico, como hemos visto en el anterior punto, en todos los puntos y en todos los lugares de Navarra; en segundo lugar, a la climatología, circunstancia de difícil competencia para este Parlamento; y, en tercer lugar, a las aves, por la corrosión que están ocasionando y sobre lo que ya se está actuando. Pero también tenemos conocimiento de que es la propia estructura del puente la que puede estar afectando decisivamente a esta joya del románico. Concretamente estos puentes, como sabrá algún Parlamentario que aquí me acompaña, cuando están en perfecto estado tienen la virtualidad de tener un sistema de vibración que impide la rigidez de los mismos. Cuando esto no es así, esa falta de vibración, lógicamente, se traslada al entorno y, por lo tanto, no se mueve la plataforma, pero se mueve, por decirlo en palabras poco científicas, absolutamente todo lo demás. Por lo tanto, parece evidente que es necesario actuar urgentemente en ese puente y en el conjunto del entorno de la ciudad. Una solución fácil pasaría por hablar de la sustitución del mismo, pero, sinceramente, nos parece que sería un auténtico lujo prescindir de esta estructura metálica que ya tiene 107 años. Este viejo puente ha sido hace poco objeto de actuaciones urgentes, auspiciadas por el propio Gobierno de Navarra, que han afectado a la pérdida que se produjo de un sillar y a una mayor cantidad de relleno que se ha tenido que introducir precisamente para evitar la circunstancia de que la estructura quedase colapsada. Todo esto, sin lugar a dudas, insisto, es producto del tráfico.

Bien, lo cierto es que Sangüesa va creciendo, y el ayuntamiento, de acuerdo con esa declaración de bien de interés cultural del año 1999, se ha ido corresponsabilizando en la materia, ha habido actuaciones para desviar el tráfico, pero los humanos somos así y siempre que podemos pasamos por los sitios que más nos convienen o más nos gustan y lo cierto es que en estos momentos hay un tráfico generalizado que oscila entre 5.000 y 7.000 vehículos diarios por ese puente, aunque inmediatamente después, a la altura precisamente de la portada de Santa María, es desviado toda vez que la calle Mayor está peatonalizada. Nosotros pensamos que esa declaración de bien de interés cultural, esas actuaciones del propio Ayuntamiento de Sangüesa, los propios premios que la ciudad ha recibido recientemente como ciudad sostenible no solamente a nivel regional sino también el premio a la mejor ciudad sostenible en su globalidad que se ha concedido a nivel internacional hacen que desde el Parlamento de Navarra tenga que haber una corresponsabilidad con ese esfuerzo municipal de una ciudad que, por otra parte, es la capital de la merindad y, por otra parte, además de ser la capital, entre comillas, política o administrativa de la merindad, es en cualquier caso la capital real, la capital comercial, la capital industrial; es, en definitiva, la ciudad de Sangüesa la que ejerce, sin lugar a dudas, ese liderazgo. Y pensamos que ese esfuerzo municipal, esa unanimidad que nunca es

fácil en política y menos, evidentemente, en un ayuntamiento, tiene que tener una corresponsabilidad y esa corresponsabilidad pasa por construir un nuevo puente –en esta fotografía a través de la informática se ve dónde quedaría el puente virtual– que permitiría el desarrollo del conjunto de la ciudad en una actuación relativamente sencilla como es la construcción de un puente y no la urbanización, que normalmente hay que hacer a ambos lados, porque el propio crecimiento de la ciudad ha hecho que el lugar donde está prevista su construcción se haya ensamblado perfectamente con el tejido urbano de la ciudad.

En definitiva, estamos hablando de una inversión relativamente sencilla. Aquí se dibuja virtualmente un puente emblemático, pero no es necesario, porque emblemático ya hay uno, por lo tanto, estamos hablando simplemente de un puente funcional, de una plataforma sobre un río en una cota relativamente razonable en cuanto a su caudal y en cuanto a las circunstancias geológicas que rodean sus orillas. Por lo tanto, como decía, esa obra requeriría solamente la prolongación de una de las vías paralelas al río en una longitud de aproximadamente seiscientos metros. Nos parece que esto permitiría un desarrollo y una vertebración del conjunto de Sangüesa. No hay que olvidar, como decíamos el otro día en el Pleno, que la construcción –me refiero al ritmo que pueda llevar de cara al buen fin de la operación–, lógicamente, tiene que suponer también una máxima rentabilización de las inversiones y nos parece que con este puente, sinceramente, se estaría dando un paso de gigante para que Sangüesa pudiese desarrollarse convenientemente y también, y con esto termino, actuar adecuadamente en lo que sería ese entorno. El planteamiento del Ayuntamiento de Sangüesa, que, como ya he dicho varias veces, ha tomado esta decisión por unanimidad, consistiría en que todo el tráfico pasaría por este puente y por el que existe en la variante al ir de Liédena a Sangüesa, por otro lado, quedando este puente, en definitiva, como una pasarela peatonal por la que los numerosos viajeros que acuden a gozar de las muchas joyas históricas que tiene Sangüesa cruzarían el río andando, adentrándose en toda la gran zona peatonal de la calle Mayor y de sus aledaños, y esto, en definitiva, yo creo que nos permitiría al conjunto de los navarros hacer lo que hay que hacer para un correcto uso de conservación de esta portada de Santa María.

En definitiva, señorías, lo que pide el Ayuntamiento de Sangüesa no solamente es justo, sino bastante razonable. No estamos hablando de unas cantidades excesivas y entendemos que perfectamente podrían presupuestarse en el momento oportuno dentro de las previsiones del plan director de carreteras. Por lo tanto, como mi grupo observó el otro día en el Pleno la gran receptividad que la mayoría gubernamental tuvo en alguna otra pretensión más allá de la modificación que se produjo, suponemos que en este tema no habrá mayores dificultades.

Señorías, se le puede dar al tema las vueltas que queramos, el argumento de que ya hay una variante, de que ya hay un puente en la carretera de Liédena a Sangüesa es claramente insuficiente, se ha demostrado que no es operativo, y, por otra parte, si queremos que esta ciudad viva no solamente de la industria sino también del comercio y del turismo cultural, parece más que razonable que realicemos las inversiones adecuadas que vertebren la ciudad y que acerquen a los visitantes a la ciudad al mismo tiempo que alejen los vehículos y la contaminación que los mismos producen. Por lo tanto, mi grupo les agradecería que en esta ocasión votasen a favor de la moción que nos hemos brindado a tramitar trasladando los argumentos que el Alcalde de Sangüesa, con bastante acierto, por otra parte, nos ha venido reiterando teniendo, eso sí, el apoyo del conjunto de su corporación municipal. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Lizarbe. Vamos a abrir un turno a favor. ¿Portavoces que deseen intervenir? Señora Figueras, tiene la palabra.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *La explicación y exposición que ha hecho el portavoz del Partido Socialista ha sido amplia y extensa. Efectivamente, ha sido una reivindicación planteada yo creo que por todas las corporaciones de Sangüesa y quienes no estamos en la Comisión de Cultura pero hemos tenido el placer de poder disfrutar de esos espacios, como es el caso de la persona que les habla –la verdad es que en alguna ocasión se ha ido exclusivamente a Sangüesa a ver la puerta de Santa María– sabemos que es una joya y no tiene mucho sentido que sufra más de lo que está sufriendo actualmente por las inclemencias. Por lo tanto, no me voy a extender en eso mucho más, pero sí voy a decir que apoyo el texto de la moción, porque lo que está planteando, yo creo que con un criterio lógico, necesario y, además, dentro de lo que es la pura necesidad de plantear estas cuestiones, porque a veces se nos suele achacar que se presenta una moción y no se contextualiza, aquí de lo que se está hablando es de incluir esa obra en el plan director. Me imagino que la ciudadanía de Sangüesa no entendería que esto pudiera ser un obstáculo, sobre todo, desde el punto de vista de la obligación que tiene cualquier administración, puesto que de lo que se trata, como bien se ha explicado, es de una cuantía económica probablemente ínfima con respecto al presupuesto pero necesaria para conservar esa puerta emblemática. Lo cierto es que no tiene ningún sentido, como decía, que no se pueda incluir esto en*

el plan director de carreteras, por lo tanto, es una propuesta razonada y razonable y nuestro voto va a ser favorable a esta moción. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Figueras. Señor Jiménez, tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Nosotros vamos a votar favorablemente. Entendemos que es una vieja y evidente reivindicación de la ciudad de Sangüesa y, además, teniendo el debate que estamos teniendo recientemente sobre infraestructuras en esta Comunidad es difícil justificar que una necesidad de este tipo no pueda ser atendida por temas presupuestarios cuando acabamos de tener un reciente debate sobre autovías que no sabemos dónde acaban, sobre conexiones que no sabemos en qué década llegarán. Por lo tanto, más allá del debate de los ritmos lentos o un poco menos lentos, también es cierto, lo mismo que he comentado antes con el tema de la red foral o la red local, que en este caso el puente de Sangüesa es un elemento importante. En ese sentido, vamos a votar a favor.*

Simplemente haré un comentario al señor Lizarbe. El chiste del vaso de agua del otro día en el Pleno por lo menos le ha servido para descubrir el manantial en este caso, puesto que parece que es el precedente que va a utilizar, en este caso para defender su moción. Sin más, votaremos a favor.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. Señora Santesteban, tiene la palabra.*

SRA. SANTESTEBAN GUELBENZU: *Gracias, señora Presidenta. Nosotros votaremos a favor porque, de todas maneras, yo creo que si alguna cosa buena puede tener la autovía de Jaca es que puede aportar muchísimos más visitantes a Sangüesa, y en realidad, si alguien conoce cómo están cuidadas las ciudades del Camino de Santiago, es cierto que todas se están peatonalizando, se están cuidando muchísimo todos aquellos edificios que son emblemáticos para los peregrinos y tendría muchísimo sentido que Sangüesa aprovechase la oportunidad con el compromiso del Gobierno de hacer una ciudad muchísimo más visitada y, desde luego, de vivir mucho más a costa del turismo, que es uno de los pocos recursos que puede tener más a mano. En todo caso, creemos que no parece demasiado que se incluya dentro del plan director y, desde luego, contará con nuestro voto favorable.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señora Santesteban. Abrimos un turno en contra. Señor Valero, tiene la palabra.*

SR. VALERO ERRO: *Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, tengo que decir que esta moción no es la primera que se debate en este Parlamento. Ya se debatió en esta Comisión cuando debatimos el plan director y fue rechazada esta petición no sólo con los votos en contra de UPN y CDN, algún otro grupo también votó en contra, porque, claro, en el plan director había que priorizar, había una partida económica y había que cuantificar, y en ese momento lo que se hizo fue priorizar y rechazar esta propuesta. Dicho esto, también tengo que aclarar que el otro día se aclaró por el portavoz que el tema de Iso es un tema excepcional dentro del plan director, la excepcionalidad viene porque estaba incluido dentro del plan director y por un problema medioambiental se sacó del plan director, una vez corregido eso es por lo que se ha vuelto a incorporar. También tengo que indicar que hay que recordar que la variante de Sangüesa una de las cuestiones que quería solucionar era el acceso del puente viejo, eliminar el tráfico existente en ese puente con la creación de otro nuevo puente y que, de alguna forma, cumplió su compromiso en aquel momento, pero parece ser que se ha quedado desfasado debido fundamentalmente entre otras cosas a una mala señalización. Dicho todo eso, entendemos que no nos podemos oponer desde ese punto de vista a que Sangüesa tenga su puente el día de mañana, pero será con el nuevo plan director de carreteras que se haga a partir de 2009. Como no puede ser de otra forma, se tendrá que debatir, como se tendrá que debatir si se hace la variante este u oeste de Tafalla o como se tendrá que debatir si se hacen otra serie de cuestiones, pero habrá que planificar y cuantificar económicamente las necesidades de Navarra y decidir hasta dónde se llega. O sea, no estamos en desacuerdo con que se haga, pero creemos que se debe planificar, cuantificar y hacer de acuerdo al nuevo plan director que sabemos que lo tenemos a la vuelta de la esquina, porque estamos hablando del año 2009, se puede comenzar antes y en el año 2009 puede estar aprobado. Por lo tanto, ésa es nuestra posición.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Valero. Señor Lizarbe, ¿quiere hacer uso de su turno de réplica?*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señor Presidente. Lamento enormemente que el grupo de UPN haya sido insensible a esta petición que hace el Ayuntamiento de Sangüesa por unanimidad. Todo el mundo conoce, y el señor Valero también, que las excepciones justifican la norma y no querer introducir algo suficientemente justificado como sería esta nueva excepción hace pensar que hay discrecionalidad en función de quién pide las cosas, porque unas se meten y otras no, unas se pagan con cargo a los presupuestos y otras con cargo a lo que se obtiene de plusvalías de aquellas inversiones para las cuales hubo que pedir un crédito, por lo tanto, si hay dobles raseros, pues hay dobles raseros, ustedes verán. El problema es que*

yo puedo estar a todo menos a la razón, que se dice, y puedo entender todo, incluso las actuaciones políticas; ahora, no sé yo los vecinos de Sangüesa qué entenderán de la actitud de UPN en esta situación, porque, miren, el que ejecuta el plan es el Gobierno, es decir, ustedes, UPN y CDN, por lo tanto, aquí perfectamente pueden votar a favor, hacer el esfuerzo de ejecutarlo durante el correspondiente plan y contribuir decisivamente a que Sangüesa, que, por otra parte, vamos a decirlo con claridad, no es de las zonas más boyantes económicamente de Navarra, porque hay que recordar dónde está situada, no está como Pamplona, no está como Tafalla, no está como Tudela, no está como Estella, no está como Viana y no está como Bera tampoco, está simplemente en un extremo en el que es evidente que es necesario un impulso económico y político importante, y lo único que están pidiendo es que se incluya ese puente en el actual plan director. Bueno, ustedes han dicho que no; sinceramente, no lo entiendo.

Tiene razón el señor Valero en que esa variante que se realizó fue una previsión en su momento, alguien tomó la decisión de hacerla ahí y de hacer el puente ahí y no en otro sitio, alguien muy conocido, por otra parte, y muy querido en la política navarra, pero, en cualquier caso, el paso del tiempo –es difícil prever cuando se hace, las cosas como son– ha hecho que se vea la necesidad de esta actuación. Las cosas van cambiando muy deprisa, y lo hemos visto en la Comisión de Obras Públicas en muchísimas circunstancias que antes no estaban previstas y que en este caso lo están. Por lo tanto, insisto, no acabo de comprender el tema.

¿La señalización? Hombre, llevan ustedes gobernando desde el año 1991, con la excepción de los nueve meses que duró el tripartito, en fin, yo creo que podían haber señalizado mejor. Pero, miren, no es por llevarles la contraria, créanme, la señalización no va a solucionar este tema, la señalización más adecuada o más acertada que se pueda incluir en las próxima fechas con las obras que se están haciendo en alguna rotonda no va a solucionar este tema, este tema se soluciona sólo así, y no es una opinión política, sino una opinión técnica de conservación del patrimonio histórico y de desarrollo del urbanismo en este caso de la ciudad de Sangüesa, para hacer más atractiva Sangüesa, para que vayan no solamente los ciudadanos que van sino muchos más, porque van a pasar muchos más de los que pasan por los alrededores. Lo importante es que vayan allí, que vayan allí y, claro, que vayan a contribuir a la vida ciudadana y comercial, pero no, desde luego, exclusivamente a lo que es esta circunstancia que, como les decía, es de entre 5.000 y 7.000 vehículos.

Por lo tanto, en esta ocasión, sin implorar a ningún extraño sistema de financiación ni a decisiones acertadas o no acertadas de emisión de deuda en un momento determinado, ni tan siquiera a las relaciones entre el Gobierno del señor Zapatero y el Gobierno del señor Sanz, comprenderán ustedes que objetivamente han decepcionado no sólo al Partido Socialista sino al conjunto de la oposición, al Ayuntamiento de Sangüesa en pleno y, por supuesto, a su alcalde y, lo que es peor, a sus vecinos, que no van a entender por qué pidiendo tan poco y tan educadamente se les dice que no y se les da simplemente con la puerta en las narices. En cualquier caso, va a ser curioso que ustedes se nieguen a esto y, en cambio, el Gobierno del señor Rodríguez Zapatero, a través de las actuaciones del Ministerio de Fomento, vaya a contribuir decisiva y decididamente en la peatonalización por medio de unos planes de adoquinado bastante novedosos. Es curioso, pero, en fin, no son ustedes a veces ni para el detalle con algunos y, desde luego, no han sido ni para el detalle con Sangüesa en esta Comisión.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Lizarbe. Vamos a proceder a la votación de la moción. ¿Votos a favor? 6. ¿En contra? 8. Por tanto, queda rechazada la moción. No habiendo otro punto en el orden del día, señorías, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 18 HORAS Y 17 MINUTOS.)