DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura | Pamplona, 10 de octubre de 2006 | NÚM. 28

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

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

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 10 DE OCTUBRE DE 2006

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el contenido y alcance del denominado "Plan sobre 29 actuaciones en la red viaria de Navarra".

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las gestiones para incrementar la frecuencia de vuelos en Noáin.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 10 horas y 5 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el contenido y alcance del denominado "Plan sobre 29 actuaciones en la red viaria de Navarra" (Pág. 2).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene el señor Lizarbe Baztán (Pág. 2).

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

En el primer turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toma la palabra el señor Lizarbe Baztán, a quien responde el Consejero. Se producen sendas intervenciones del señor Lizarbe Baztán y del señor Consejero (Pág. 7).

En el mismo turno de intervenciones toman la palabra el señor García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro), la señora Figueras Castellano (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), los señores Jiménez Hervas (G.P. Aralar) y Pérez-Nievas López de Goicoechea (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra) y la señora Santesteban Guelbenzu (G.P. Eusko Alkartasuna), a quienes responde el Consejero (Pág. 11).

En el segundo turno intervienen los señores Lizarbe Baztán, García Adanero y Jiménez Hervas, a quienes responde conjuntamente el Consejero (Pág. 18).

Se suspende la sesión a las 11 horas y 41 minutos.

Se reanuda la sesión a las 11 horas y 56 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las gestiones para incrementar la frecuencia de vuelos en Noáin (Pág. 20).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene el señor Lizarbe Baztán (Pág. 21).

A continuación toma la palabra el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Miranda Simavilla (Pág. 21).

En el primer turno de intervenciones de los grupos parlamentarios intervienen los señores Lizarbe Baztán y Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), la señora Figueras Castellano y los señores Jiménez Hervas y Pérez-Nievas López de Goicoechea, a quienes responde, conjuntamente, el Consejero (Pág. 21).

En el segundo turno toma la palabra el señor Lizarbe Baztán (Pág. 25).

Se levanta la sesión a las 12 horas y 21 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 5 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el contenido y alcance del denominado "Plan sobre 29 actuaciones en la red viaria de Navarra".

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenos días, señorías. Bienvenidos a esta Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, en la que comparece el Consejero, en primer lugar, para informar a petición del grupo socialista sobre el plan sobre veintinueve actuaciones en la red viaria de Navarra. Bienvenidos, señor Consejero y su Jefe de Gabinete. Tiene la palabra el portavoz socialista, señor Lizarbe.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. En nombre de mi grupo también doy la bienvenida al señor Miranda y a las personas de su departamento que le acompañan. Voy a presentar la iniciativa que nosotros denominamos, siguiendo las únicas informaciones que al respecto teníamos en ese momento, que eran las periodísticas, Plan sobre veintinueve actuaciones en la red viaria de Navarra. Ya veo que la denominación, a la vista de la primera filmina de presentación, es Plan de aceleración de inversiones en la red de carreteras de Navarra. Es evidente que hablamos de lo mismo, en definitiva, de un acuerdo de gobierno de finales del mes de agosto o principios del mes de septiembre.*

Hemos solicitado la comparecencia porque queremos conocer de qué trata este plan, más que nada por la importancia que el propio Consejero le dio. Concretamente, el señor Miranda valoró

este acuerdo del Gobierno, que presentó en una rueda de prensa, me permitiría decir que de nivel, acompañado del Vicepresidente del Gobierno de Navarra, como la decisión de mayor calado de reforma de carreteras en Navarra nunca dada, y aseguró que se trata de un plan ambicioso, realista y sin ningún engaño.

A la vista de este recorte de prensa de 8 de septiembre, de ser "la decisión –a ver cómo es literalmente para no tergiversar sus declaraciones– de mayor calado de reforma de carreteras en Navarra nunca dada", es evidente que esto merece cuando menos contar aquí con la siempre agradable presencia del señor Miranda para ver en qué consiste este gran calado, y también para aclarar algunas dudas que –lo tenemos que reconocer– nos infunde la información de que disponemos. Básicamente, porque uno de los rotativos navarros habla de noventa millones de euros en un año, doscientos setenta en los tres años, en esto coinciden las informaciones, pero concretamente uno de ellos dice: "Esta inversión, según los planes regionalistas y convergentes –apostilla bien ahí el periodista, porque, claro, excede de la legislatura y habrá que ver si siguen–, se repetiría en los dos ejercicios sucesivos. Y dice don Francisco Iribarren: Los noventa millones de euros anuales previstos saldrán de los presupuestos ordinarios, aunque advirtió que de no ser así se cuenta con la garantía de la venta del 1 por ciento de las acciones de Iberdrola". Esto en la técnica de ejecución del gasto presupuestario es cuando menos para pedir información, a ver de qué se trata. No diremos más de momento. Y el rotativo dice: "La obra será gestionada por el Departamento de Obras Públicas, pero su financiación correrá a cargo de la sociedad pública SPRIN, por lo que no se verán comprometidos los fondos ordinarios". Entonces, un rotativo se contradice a sí mismo. Pero si vamos al otro, que tiene algo más de tirada, para que me entienda el señor Consejero, todavía nos complicamos más porque dice: "Este plan de actuación de las carreteras navarras será gestionado por la sociedad pública SPRIN". Esto ya nos inquieta más, porque no solamente hablamos del sistema de financiación, sino de la gestión, es decir, ¿quién va a gestionar esto?, ¿el Gobierno o la sociedad SPRIN? ¿Con qué fondos se va a financiar?, ¿con los ordinarios o con los extraordinarios? ¿Se van a consignar fondos ordinarios en los presupuestos de 2007, que es en los que este Gobierno va a tener la capacidad de momento? Yo espero que no tenga ninguna otra en el futuro, claro, lógicamente, como comprenderán, no es nada personal, pero sí es político. ¿En 2007 van a poner noventa millones de euros en los presupuestos o no? Eso es lo que yo creo que sería importante saber.

Y, desde luego, nos gustaría saber qué puntos se contemplan en definitiva para la aceleración de las inversiones en la red de carreteras. Muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Buenos días a todos. Gracias por la oportunidad de poder explicar en sede parlamentaria lo que es la puesta en marcha, como bien decía el señor Lizarbe, y ratifico, de esta iniciativa que realmente no tiene precedentes desde el punto de vista de comprometer un número concreto de inversiones muy importantes en la red de carreteras de Navarra con plazo, dinero y calendario y, por supuesto, y lo que es más importante, con voluntad política de hacerlas. Por lo tanto, yo creo que, efectivamente, más allá de lo que recogen los medios de comunicación, que en buena medida se corresponde, como no puede ser de otra manera, con la realidad, efectivamente, alguna precisión merecerá la pena hacer.*

En primer lugar, este plan, para no despistarnos, es un plan de doscientos millones de euros, como ahora veremos, detallados, presupuestados y con calendario. Se divide en dos planes: un plan que lo hemos centrado en el desarrollo de los ejes estratégicos de comunicaciones de Navarra que incluye, como ahora veremos, diez actuaciones, con un presupuesto de ciento sesenta y cinco millones de euros, y otro plan, que consideramos que era importante poner en marcha simultáneamente, que es el de actuaciones relevantes desde el punto de vista de la red de carreteras a nivel territorial, y en este caso el número de actuaciones a desarrollar es de diecinueve, con un presupuesto total de ciento cinco millones. Por lo tanto, como ya hemos dicho, se trata de un plan de doscientos setenta millones y veintinueve actuaciones.

También hay que decir, como luego repetiremos, que le hemos llamado plan de aceleración por muchos motivos, pero entre otras cosas porque la intención y, desde luego, la voluntad es tenerlo completamente finalizado en un plazo total de dos años y medio, es decir, meteríamos doscientos millones en carreteras y específicamente en este plan un plazo que iría desde principios del año 2007 hasta el verano del año 2009.

Desde el punto de vista del plan de aceleración de los ejes estratégicos de comunicaciones, se recoge en este plano cuáles son y dónde se ubican estas actuaciones y, evidentemente, tienen su justificación, como ahora explicaremos.

Hay diez actuaciones por ciento sesenta y cinco millones de euros, y, en primer lugar, está

darle un impulso yo diría que definitivo a lo que es el eje de Belate entre Pamplona y Endarlatsa, de manera que vamos a acometer las cuatro obras que faltan entre Igantzi y Endarlatsa, es decir, el tramo Igantzi-Etxalar, el tramo Etxalar-Vera de Bidasoa, el tramo Bera-puente de Endarlatsa y puente de Endarlatsa en coordinación con la Diputación de Guipúzcoa. También se ha incluido una obra que creemos que es importante poder aprovechar esta oportunidad para introducirla en este plan, que es la variante de Ostiz, porque realmente quizá es el último cuello de botella importante que queda entre Pamplona y Belate, aparte de resolver el cruce tan conflictivo que hay para el acceso a la Ultzama.

También hay que decir, lo digo aquí y lo he repetido, que este impulso al eje de Belate viene correspondido con las actuaciones que va a hacer la Diputación de Guipúzcoa en el tramo entre el río Bidasoa e Irún. Es decir, a raíz del convenio que firmamos en el año 2004, la Diputación de Guipúzcoa ha cumplido con sus compromisos, por lo cual hay que felicitarse, y, por tanto, por encima de las actuaciones que va a hacer el Gobierno de Navarra en este plazo, la Diputación de Guipúzcoa concluye sus trabajos o realiza sus trabajos entre el río Bidasoa e Irún en el mismo período de tiempo aproximadamente.

El objetivo de estas actuaciones es que en particular las correspondientes a Igantzi -Irún estén terminadas para el verano del año 2009 e intentaríamos incluso adelantar a esa fecha la variante de Ostiz, como luego veremos.

El siguiente gran impulso a los ejes de comunicaciones de Navarra son las actuaciones en la autovía del Pirineo, entre Pamplona y el límite con Aragón. En este caso, el plan se compromete a realizar no solo los dos tramos que ya estaba claro que vamos a ejecutar inmediatamente, que eran la variante de Monreal y el tramo entre Monreal y el pie de puerto de Loiti, sino que además se incorpora el tramo de supresión del puerto de Loiti o de paso del puerto de Loiti, para llegar hasta Venta de Judas. De esa manera, la autovía del Pirineo queda ya en las puertas del valle de Salazar, de alguna manera también del valle del Roncal a través del puerto de Las Coronas y tan solo a dieciséis kilómetros de la muga con Aragón. Es decir, cuando lleguemos a la Venta de Judas quedarán dieciséis kilómetros y medio para concluir esta autovía en su totalidad en Navarra.

¿Qué hemos querido con esto? Bueno, pues adelantar sustancialmente, diríamos, respecto de los planes vivos que había en el departamento y en el conjunto de la sociedad de Navarra la llegada hasta Venta de Judas. Evidentemente, el plan como tal no prevé seguir con esta autovía, y lo que está pensando el Gobierno de Navarra es hacer, con esto en marcha, como ya se están haciendo, los proyectos del tramo del límite de provincia con Aragón, el tramo entre Yesa y Leyre, y el proyecto que hay que poner en marcha del paso por Liédena, de manera que previsiblemente en torno a principios del año 2008 se estará en condiciones de poder decidir la edificación de esos tramos y concluir en su totalidad las obras de esta autovía en Navarra según lo previsto.

Por último, en cuanto a actuaciones de los ejes estratégicos, estaría la construcción de los dos tramos pendientes en la autovía del Ebro, en el desdoblamiento de la N-232, entre Castejón y Tudela y entre Buñuel y Cortes. También, evidentemente, en este caso con la finalidad de concluir totalmente la autovía del Ebro a su paso por Navarra, llegar y terminar con esta autovía antes de la Expo 2008, es decir, vamos a procurar que esté totalmente terminada para el mes de mayo del año 2008 y, bueno, vamos a esperar a ver si por parte de otras administraciones se empalma en las provincias limítrofes.

Este plan, como les digo, está totalmente presupuestado, calendarizado y con la fecha prevista de finalización. Los ciento sesenta y cinco millones de euros de los ejes estratégicos se reparten en 60 millones de ejecución para el año 2007, 60 millones para el año 2008 y 45 millones para el año 2009.

Y, como les decía, la previsión es finalizar el eje del Ebro: en marzo de 2008 el Castejón-Tudela, en mayo de 2008 Buñuel-Cortes. El eje de Belate, la variante de Ostiz, en abril de 2008. Las cuatro obras del eje de Belate en marzo de 2009. La variante de Monreal, si somos capaces, en diciembre del año que viene. El tramo Idocin-Izco en junio de 2008, y Venta de Judas en junio de 2009. Por lo tanto, ahí está el compromiso. Con esto también quiero decir, y no es ponernos flores, que hasta ahora se ha podido demostrar que lo que ha dicho el Departamento de Obras Públicas en cuanto a plazos de ejecución se ha venido cumpliendo sobradamente.

Es importante también que el Parlamento de Navarra conozca que con este plan de aceleración de los ejes estratégicos estarán finalizadas la totalidad de autovías de Navarra, a excepción de los dieciséis kilómetros que van a faltar entre Venta de Judas y el límite de provincia, que, como digo, previsiblemente se pondrán en marcha en el año 2008. Pero, insisto, en el verano del año 2009 todas las autovías de Navarra estarán finalizadas, a falta de dieciséis kilómetros y, por tanto, creo que el plan que este Gobierno puso en marcha en el año 1998, a base de decisión, de esfuerzo, de voluntad política y de acuerdos entre los partidos que gobiernan, entre UPN y CDN, se va a poder cumplir sobradamente.

Eso también nos va a permitir que al finalizar este plan, en el año 2009, desde el punto de vista de la gestión de las grandes infraestructuras de comunicaciones de Navarra, se estará en disposición de poder acometer otras inversiones importantes, es decir, el mundo no termina en el año 2009, Navarra seguirá necesitando ampliar su red de comunicaciones, pero, evidentemente, con otra perspectiva, es decir, si hemos podido construir toda la red de autovías de Navarra para este año 2009, evidentemente, Navarra estará en una situación óptima para poder acometer otras inversiones relevantes en materia de comunicaciones. Con esto les quiero decir que en ese momento, a 30 de junio del año 2009, habrá en Navarra 405 kilómetros de vías de gran capacidad pendientes, como les digo, de los dieciséis kilómetros y medio de la autovía entre Venta de Judas y límite de provincia que, evidentemente, yo espero que para esa fecha también esté en construcción.

Desde el punto de vista de las actuaciones en la red de interés territorial, como hemos definido esta segunda parte del plan de aceleración, aquí el plano recoge esas diecinueve actuaciones, como ven ustedes, repartidas por toda Navarra, y cada una de ellas tiene también su finalidad y su visión conceptual. En primer lugar, hay un grupo de actuaciones vinculadas a la accesibilidad de los valles pirenaicos orientales. En ese caso se pone en marcha y se compromete la ejecución, la reforma integral del puerto de Iso, no solo lo que es el descenso de la foz de Arbayún, sino también la supresión del paso por el puente de Orradre; se pone en marcha la reforma de la carretera de Isaba a Francia, evidentemente, con pleno respeto a las determinaciones medioambientales, de manera que permita un vinculación directa con los valles pirenaicos franceses del otro lado de la frontera, buscando que ese entorno pirenaico tenga un nexo de unión, como se viene buscando desde hace años entre ambas comunidades fronterizas, y el desarrollo de ocio y turístico de la zona, y la reforma del eje completo entre Burguete, Ochagavía e Isaba. De manera que la pretensión de la reforma de este eje es una reforma sobre la carretera existente, creo que en eso hay consenso, es decir, no podemos ni queremos proceder a una reforma yo diría que absolutamente agresiva y desproporcionada de ese eje de carreteras, sino que sobre la carretera existente vamos a hacer un buen trabajo, un gran trabajo de reforma, como ya se ha hecho en otros tramos similares de carreteras de Navarra, de manera que se garantice la plena transversalidad de esa comunicación.

El siguiente bloque de actuaciones se corresponde a la finalización en su totalidad del eje Estella-Tafalla-Sangüesa, con las tres actuaciones que quedan pendientes de la variante de Sada, el tramo entre Eslava y Aibar y la variante de Aibar, y además incluimos o colgamos de este eje la reforma integral de los accesos a Ujué. Lo que queremos es que esta zona media de Navarra quede muy avanzada en materia de comunicaciones, de manera que ese eje, máxime con la autovía del Pirineo en funcionamiento, que termina en Venta de Judas, nos permita realmente generar un eje de comunicaciones que tenga más potencia que el actual al unir dos autovías en servicio, y sin duda también el aprecio a la localidad de Ujué desde el punto de vista turístico e histórico de Navarra y la reforma de los accesos a dicha localidad.

El siguiente bloque de actuaciones que para el Gobierno de Navarra es muy importante es la construcción de las seis variantes del eje del Ebro que, como saben ustedes, solucionan el paso por siete localidades. Cuando se puso en marcha este proyecto yo creo que poca gente creía que se iba a llevar adelante. Bueno, pues ya está en marcha realmente, en este momento estamos finalizando la fase de selección de alternativas para cada una de las localidades en cooperación con los ayuntamientos. Y lo que quiere el Gobierno de Navarra, como ya anunciamos en su día, es crear un gran eje de comunicaciones por la margen izquierda del río Ebro, que empezaría, Dios mediante, con el puente de la autovía del Camino que tiene que construir la Administración del Estado –esperemos que algún día veamos este salto del río Ebro al inicio del eje–, incluiría las seis variantes de población que están aquí referenciadas y terminaría en la variante Este de Tudela, que en este momento estamos construyendo, es decir, se genera un eje completo de comunicaciones entre la margen derecha del Ebro en La Rioja, toda la margen izquierda por Navarra, en la NA-134, y concluye en la variante Este de Tudela, volviendo a saltar el río Ebro y conectando con la autovía en la zona de Tudela y, por tanto, es un gran eje de comunicaciones, insisto, al que el Gobierno de Navarra le da la máxima importancia porque es una zona de Navarra con mucha actividad, con muchas ganas de desarrollo y que, evidentemente, precisaba tener una visión global de un eje de comunicaciones que diera servicio a toda esta área socioeconómica de Navarra.

Por último, se han incluido también, porque creíamos que era el momento de aprovechar para incluirlas, la supresión de cinco travesías especialmente conflictivas de Navarra. La primera, la de Irurita-Elizondo, que está también avanzando en cuanto a la definición de su trazado en coordinación con el Ayuntamiento de Baztán; la segunda, la variante de Lekunberri y Albiasu, ya que la localidad de Lekunberri, con su alta actividad vinculada a la autovía del Norte, precisa sacar fuera de la localidad el tráfico que hay hacia sus polígonos industriales; una actuación en la comarca de Pamplona para generar un nuevo vial entre la

avenida de Aróstegui y la avenida de Navarra, es decir, suprimir el paso de ese vial de tan bajas condiciones como es el vial de la Universidad de Navarra, de manera que se crea un gran vial perimetral sur en la comarca de Pamplona por la zona de Donapea. Esa sería la actuación 19. La 17, que es la variante de Allo, y la 15, que es la variante Norte de Corella. Creemos que estas cinco actuaciones son especialmente relevantes para facilitar el tráfico y también para eliminar problemas de seguridad vial.

También está plenamente identificado el presupuesto de este plan de diecinueve actuaciones en materia de carreteras de interés territorial, tiene todos los proyectos de construcción avanzados en gran medida y con un presupuesto de ejecución de treinta millones para el año 2007, treinta para el año 2008 y cuarenta y cinco millones para el año 2009, y también con las fechas objetivo de finalización para cada una de ellas, aunque creo que no merece la pena detallarlas, también con el objetivo de poder ponerlas en servicio según el plan aquí aprobado.

Ya para terminar, desde el punto de vista de la presentación, aquí se ve cuál es el ámbito de este plan. Es un ámbito muy ambicioso, es un plan que abarca toda Navarra y es un plan que, como digo, viene a cerrar la red de ejes estratégicos en materia de autovías en Navarra, a falta de esos kilómetros de Venta de Judas hasta Yesa, y a realizar inversiones importantísimas desde el punto de vista de ordenación del territorio.

Por tanto, cuando decía el señor Lizarbe, y me reafirmo, que realmente es una iniciativa única y de gran calado en materia de carreteras, es cierto. El Gobierno de Navarra ha hecho suya, evidentemente, una decisión política, un acuerdo que viene de los pactos alcanzados entre UPN y CDN para impulsar la actividad en Navarra en los próximos años y, por tanto, de ese deseo político de impulsar también las redes de comunicaciones, evidentemente, nace este gran plan de carreteras, desde el punto de vista de su ejecución. Todos sabemos que existe el plan de carreteras de Navarra, todos sabemos que está aprobado por el Parlamento de Navarra, y mañana habrá ocasión de decir en el Pleno del Parlamento cómo va en cuanto a su ejecución, pero los planes de carreteras, aquí y en todas las Administraciones, son planes, no son presupuestos y, por tanto, lo que ha querido hacer el Gobierno de Navarra con esta iniciativa es comprometer gasto, alcanzar compromisos de ejecución y sobre todo informar a la sociedad navarra de cuáles son las líneas estratégicas de actuación en materia de comunicaciones. Creo que a la vista está que es un plan pensado y con las ideas claras sobre qué queremos en Navarra en materia de comunicaciones.

Desde el punto de vista de la financiación, es un tema importante, sin duda. Yo diría que es importante no solo desde el punto de vista económico, que también lo es, sino también desde el punto de vista político. La financiación de este plan se va a hacer de la siguiente manera. El Gobierno de Navarra, según anunció el Presidente en el debate del estado de la Comunidad del año 2005, creó una sociedad pública, que es SPRIN, para la promoción de infraestructuras productivas en Navarra. Es un instrumento de este Gobierno, como tienen tantos otros Gobiernos regionales, para agilizar inversiones o canalizar recursos económicos. Yo diría que la excelente gestión económica del Gobierno de Navarra –perdónenme la petulancia– permite en este momento disponer de una importante previsión de recursos económicos que se puede destinar a este plan y a otras iniciativas que, como todos ustedes saben, está adoptando el Gobierno de Navarra en estas fechas.

Desde el punto de vista de la gestión del plan el esquema es el siguiente. Será la sociedad pública SPRIN la que disponga del dinero para la construcción del plan, es decir, la sociedad pública ha adoptado ya el acuerdo de una ampliación de capital de doscientos setenta millones de euros, es decir, ya está adoptado el acuerdo por el cual se dota a SPRIN de la totalidad del dinero necesario para el plan, doscientos setenta millones de euros, y en el mismo acuerdo se acuerda, valga la redundancia, el primer desembolso de noventa millones de euros, es decir, no solo hay ya un acuerdo formal para dotar a la sociedad pública de todo el dinero necesario para este plan, sino que además ya hay un primer desembolso de noventa millones de euros para afrontar como mínimo las actuaciones del primer año. Los que saben de sociedades anónimas, no de sociedades públicas, y sé que son todos ustedes, conocen que el acto formal de autorizar y aprobar una ampliación de capital significa, desde el punto de vista práctico, que ese dinero ya está comprometido hacia o a favor de esta sociedad, y lo que hace el Gobierno de Navarra es incorporar a caja esos primeros noventa millones de euros para hacer posteriormente los sucesivos desembolsos a favor de esta sociedad pública.

Por tanto, no está previsto que ese dinero figure en los Presupuestos Generales de Navarra tal y como los conocemos, es decir, ese dinero va a estar en los presupuestos de la sociedad pública SPRIN, tan pública como los presupuestos de Navarra, dicho sea de paso.

Una vez que la sociedad tiene el dinero se va a firmar un convenio entre la sociedad y el Departamento de Obras Públicas para que sean los órganos de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra los que gestionen en su totalidad el desarrollo del plan, es decir, el órgano de contra-

tación, de gestión, de seguimiento de este plan va a ser exactamente igual que en cualquier otra obra pública de carreteras en Navarra, va a ser el Departamento de Obras Públicas, su personal funcionario será el que contrate y dirija el plan y, por lo tanto, va a haber la misma transparencia, conocimiento y seguimiento que en cualquier otra obra de carreteras, con la peculiaridad de que el dinero para pagar estas obras va a estar en la sociedad pública.

Como les digo, desde el punto de vista económico es importante, no cabe duda. Tampoco cabe duda de que hay que decir que este dinero no estaría a disposición de todos los navarros si el Gobierno de Navarra no hubiera hecho la gestión económica de los últimos años: aprovechar las plusvalías de la venta de EHN, gestionar correctamente los dineros generales de todos los recursos públicos de los navarros y, por tanto, tener en este momento una situación de bonanza económica que nos permite acometer este plan.

Y digo esto porque si luego hay tiempo y hay ganas se puede analizar en profundidad cuál es la decisión política, pero es evidente que este Gobierno ha tomado la decisión política de no tener ese dinero en un cajón. Otros Gobiernos con mucho dinero en el cajón no lo sacan a pasear, el Gobierno de Navarra sí; cuando el Gobierno tiene dinero no lo tiene en el cajón, lo invierte a favor de todos los navarros, y es lo que va a hacer en este momento con los doscientos setenta millones de este plan de actuaciones y con otras muchas actuaciones que se están aprobando estos días.

Por tanto, hay compromiso económico, hay compromiso de plazos, hay obras preparadas para ejecutar y en las próximas semanas y meses todos ustedes van a poder ser testigos de cómo se pone en marcha este plan de actuaciones. Por mi parte, creo que por lo menos en este momento es suficiente explicación, señor Lizarbe.

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

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Muchas gracias por la información, señor Consejero, que, sin lugar a dudas, era necesaria. Me imagino que en esta ocasión nadie dudará de la necesidad de esta comparecencia para aclarar lo que ya nos ha aclarado, y es cómo se va a financiar todo esto, en qué plazos dice ahora que se va a hacer, etcétera.*

Vamos a ver, a mi grupo le parecen muy bien todas las actuaciones de mejora que se contemplan en estos veintinueve puntos, e incluso también le parecía bien que se hiciesen otras que estaban previstas y que no están incluidas en estos veintinueve puntos, que ya veo que no se van a hacer, pero, por ir al tema, porque ya les conozco mucho a ustedes, aunque somos de pocos trienios en la casa parece que esto es toda una vida y ya nos conocemos, ya digo que estamos de acuerdo con las veintinueve actuaciones, ahora bien, señor Miranda, si algo ha demostrado usted en esta comparecencia es que los presupuestos de Navarra para el año 2006, que es en el que estamos, para el año 2005, que es el que pasó, y me temo que para el año 2007, pero en todo caso para 2005 y 2006, que es lo que conocemos, eran claramente insuficientes porque si no llega a venir aquí el señor Vicepresidente del Gobierno con los noventa millones de euros de la sociedad SPRIN no podría hacer nada de eso.

Esa es la realidad, y recuerdo que en el debate de presupuestos del año pasado para el ejercicio de 2006 y del anterior para el ejercicio de 2005 le dijimos desde el grupo socialista que no le iba a llegar, y usted decía: que sí, hombre, que sí, la experiencia de gobierno, nosotros sí que sabemos... Efectivamente, ustedes saben, pero lo que ahora vemos los demás es que si no viene la sociedad SPRIN con noventa millones de euros usted no puede hacer todo eso. Claro, me puede responder: ¿y qué necesidad tenía yo de hacer todo esto?, pues lo que dice el plan de carreteras.

Hemos estado mirando uno por uno estos veintinueve puntos. De los diez primeros, solo hay uno nuevo; y de los diecinueve siguientes solamente hay cinco nuevos; es decir, de las veintinueve actuaciones que pomposamente en esa operación sin precedentes y de gran calado que dice el señor Miranda, de los veintinueve puntos nuevos, atentos, señorías, kontuz, que diría otro, de los veintinueve solo hay seis nuevos, como mucho, porque como alguno se ha cambiado de denominación... Ya me echará luego una mano el señor Jiménez porque creo que hay uno que él conoce mejor que yo, por un debate que tuvimos en el Pleno del Parlamento. Como mucho seis, uno en las autovías y cinco en el resto, y no me lo invento, porque, evidentemente, lo mejor es utilizar la propia documentación del Gobierno de Navarra, y concretamente en la última documentación que ha tenido a bien remitirnos a todos los grupos parlamentarios el Consejero, que es la ejecución del segundo plan director de carreteras, donde actuación por actuación he ido poniendo un número en el margen izquierdo, como no podía ser de otra manera, y de las veintinueve, repito, hay veintiséis que están aquí, en el margen izquierdo. Por lo tanto, este plan valdrá lo que valga, noventa millones de euros en un año, doscientos setenta en tres, no seré yo quien lo dude, pero es que esto ya estaba aprobado en el plan, y no solamente es que estaba aprobado en el plan porque este plan no es del siglo XIX, está vigente ahora, pero es que lo reflejan las páginas 34 y 35 de la memoria de 2005 del

Departamento de Obras Públicas, donde viene firmado precisamente con foto, como no puede ser de otra manera en los tiempos que corren, por el señor Miranda, y ahí está suficientemente claro.

Por lo tanto, ¿qué es este nuevo plan? Pues es un plan para seis cosas, como mucho, que no estaba previsto hacer, porque las otras estaban previstas todas. Pero entremos al detalle, porque lo más grave aún no lo he dicho. 232, actual A-68, Castejón-Tudela-Cortes, finalización 2007. Rectangulitos azules, 2007. Se corresponde, señorías y medios que nos acompañan, afortunadamente, con los puntos 1 y 2 de las actuaciones, que está previsto terminar, según el plan de aceleración, en 2008, mientras que en el plan de los rectangulitos azules –insisto, el documento nos ha llegado hace un mes– estaba previsto terminarlo en 2007, es decir, la aceleración va más despacio que la primera de las filminas, porque aquí estaba previsto terminar en 2007 y en lo que nos presenta este plan de aceleración está previsto terminar en 2008.

Pero seguimos. Siguiente actuación. Variante de Ostiz, Belate, Belate, Belate y Belate. Hay en total la 3, la 4, la 5, la 6 y la 7 respecto a Belate. Pues bien, la 3, la 4, la 5, la 6 y la 7 de Belate están a su vez todas ellas recogidas también en el margen izquierdo. Y si van ustedes a la fecha en la que estaba previsto que se terminaran en el plan de carreteras y en la memoria de cumplimiento del plan de carreteras que nos remite el señor Consejero, estamos viendo, por ejemplo, que la variante de Ostiz se tenía que haber terminado en 2004, año que como todo el mundo sabe ya ha pasado; que otras tenían que haberse terminado en 2006, que es este año; otra en 2005, que como todo el mundo sabe ya se ha pasado. Y si vamos ahora a los puntos correspondientes, el 3, 4, 5, 6 y 7, se terminan en 2008 y en 2009. Pues no es aceleración, es desaceleración. Este no es un plan de aceleración, este plan lo que acelera es lo que ustedes no han cumplido durante estos años porque no tenían presupuesto, tal y como nos hartamos de decir desde el atril del Parlamento, y así una por una.

Y para que vean el señor Consejero, sus señorías y los medios de comunicación que nos acompañan que no estamos exagerando nada, entre las diez primeras solo hay una actuación, como mucho, referida a las autovías, que es la número 7, que dice Eje Belate-N-121-A, puente de Endarlatsa, 50 por ciento. Yo esa no la he encontrado en la memoria, con lo cual, ante la duda, la razón al Consejero.

De los diecinueve puntos siguientes, efectivamente, hay alguno que no está, salvo, repito, que mis compañeros Parlamentarios luego puedan ampliar esta información, pero los únicos que veo que no están aquí porque el resto, repito, están todos, son eje Tafalla-Sangüesa-variante de Eslava. Dice: bueno, todo esto lo terminaremos en 2007. Pues vamos a las actuaciones números 11 y 12, ambas, repito, según el plan de aceleración tienen que terminarse en 2007, y estaba previsto en 2006. Con lo cual el plan de aceleración retrasa un año lo previsto, y así sucesivamente en todas las demás, excepto en las correspondientes a los accesos de los valles pirenaicos-puerto de Iso, 21 y 22; carretera Isaba a Francia, que tampoco la he visto, con lo cual, ante la duda, para el Consejero, actuación número 23; y la variante de Corella tampoco la he encontrado, actuación número 25; y supresión de travesías conflictivas vial Donapea-Pamplona, número 29.

Por lo tanto, son seis y, claro, insisto, no tengo un documento tan antiguo como el que estaba manejando el señor Jaime, que es el plan de carreteras, el documento inicial, el original de 2002, que ha llovido mucho desde entonces, no, este es de ahora, con una amable carta del señor Consejero, siempre amable en las formas, pero vacío en el fondo, porque, claro, lo que aquí se demuestra es simple y llanamente que ustedes no están cumpliendo el plan de carreteras y que ahora tiene que venir el tío Paco, y no lo digo por el nombre del señor Consejero de Hacienda, con noventa millones de euros para lavarle la cara a lo que probablemente no ha hecho usted, señor Miranda, porque quien tenía que ponerlo no puso el dinero suficiente en los presupuestos, que no es este Parlamento por falta de ganas sino la todopoderosa consejería de Economía y Hacienda. Las cosas claras.

Entonces, mire, nosotros sospechábamos todo esto, claro, y por eso hemos pedido la comparecencia, nos sonaba muy raro y además las informaciones eran contradictorias. Hoy se ha aclarado aquí cómo se va a pagar esto, de acuerdo, noventa millones de euros en el primer año y con eso se abonarán las cantidades, pero todas menos seis son cosas que ya estaban previstas y tenían que estar hechas, y que no se aceleran, se desaceleran. Esa es la realidad.

Dicho eso, aún hay que decir más, claro...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Vaya finalizando, señor Lizarbe.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *¿Qué quiere que le diga, señora Presidenta? Si usted no me deja hablar yo me callaré...*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Yo no quiero que me diga nada, quiero que termine.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *... y ya se lo diré a los periodistas fuera. Como quiera.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Usted habla con los periodistas cuando le apetez-*

ca, yo le digo cuándo debe terminar y, por favor, vaya finalizando.

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muy bien. ¿Puedo seguir, para finalizar?*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Por supuesto.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Me parece de una gravedad enorme que se diga que va a haber noventa millones de euros en ejecución de obra pública que no van a figurar en los Presupuestos Generales de Navarra. Eso no pasa en ninguna parte más que aquí y con ustedes, porque eso tiene que contabilizarse como ingreso y luego como gasto, venga de donde venga, que es lo que dicen todas las disposiciones en materia presupuestaria, y, claro, tendrá que aclararnos quién va a cubrir esa ampliación de capital de doscientos setenta millones de euros.*

Hay una decisión del consejo de administración de SPRIN de aumentar el capital en doscientos setenta millones de euros. Muy bien, ¿quién es el que va a cubrir esa cantidad?, porque, si no, lógicamente, estamos en la más absoluta de las confusiones.

En consecuencia, ha habido incumplimiento del plan de carreteras, infracción política grave de no consignar una cantidad que entra al erario público y que se va a gastar y que ya tiene destino y, tercero, sinceramente, no den ustedes ruedas de prensa para vender humo, por lo menos no llamen plan de aceleración a lo que es un plan de desaceleración, porque la gente piensa simple y llanamente que esto es una mentira, señor Miranda. Muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Bien, yo creo que por una vez voy a alterar los términos de lo que es habitual en estas comparecencias y voy a intervenir para contestar directamente al señor Lizarbe.*

Bueno, señor Lizarbe, yo vuelvo a decirle lo mismo que le digo en casi todas las comparecencias, usted hace una serie de afirmaciones, no manifestaciones, de afirmaciones que yo siempre me quedo perplejo por la rotundidad con que las dice. Por ejemplo, acaba usted de decir que se está cometiendo una infracción política grave porque en los presupuestos de Navarra no está el dinero de este plan de actuaciones. ¿Pero cómo una infracción política grave? Es que parece que de aquí tenemos que cruzar la calle..., bueno, antes estaba aquí, pero ahora hay que irse hasta el barrio San Juan, porque, vamos, es que esto es la bomba. El otro día dijo una cosa parecida. El dinero para construir las carreteras de Navarra es dinero público, esté donde esté, y está totalmente controlado desde el punto de vista público, esté donde esté, aquí, en el Estado, en la Comunidad Autónoma de Aragón, en la de Extremadura y en la de Asturias, esté donde esté. Todas las administraciones tienen instrumentos de gestión, todas.

Ayer por la noche, porque desgraciadamente tuve que quedarme hasta por la noche, entré otra vez, por lo que ahora vamos a comentar, en los Presupuestos del Estado, entré porque, evidentemente, tuve que comprobar dónde se van a hacer las carreteras que afectan a Navarra, para quedarme otra vez perplejo, como ahora veremos. La lista de fundaciones, sociedades públicas, agencias –déjeme terminar, por favor– que tiene el Estado..., es que estás varios minutos viendo todo eso hasta que encuentras la tuya. Quiero decir que decir que porque las Administraciones Públicas se doten de instrumentos de gestión para llevar adelante actuaciones de inversión es una infracción política grave..., pues bueno, apaga y vámonos. Le digo esto porque como usted más que al Parlamento se dirige a los medios de comunicación, pues yo también me dirijo a los medios de comunicación en este caso, porque me parece, de verdad, absolutamente inadmisible, porque es no práctica habitual, eso no justifica las cosas, es que es práctica legal y política absolutamente admitida por todas las Administraciones Públicas en España.

Dicho esto, usted dice que es mentira. Pues no es mentira, es verdad, este plan se va a construir, igual que hemos construido todo lo demás que hemos dicho que vamos a construir, no es mentira este plan, y lo que le digo y ya le dije en su día es que el plan de carreteras que aprueba este Parlamento, y usted que es Parlamentario lo tiene que saber, no es un compromiso de gasto, es un plan, y, por tanto, el que tiene que responder del plan, evidentemente, es el gestor, que es el Gobierno de Navarra, y de ese plan responderemos, y mañana en el Pleno del Parlamento responderé al señor Jiménez sobre cómo va el plan director de carreteras, pero el plan tiene ocho años de duración y lo que tiene que hacer cualquier Gobierno responsable es intentar, con los recursos disponibles que haya, que en los ocho años se ejecute el plan. Evidentemente, hay una programación, no compromiso, para que de esa manera los propios servicios técnicos de la Administración sepan cómo tienen que ir programando las obras.

También le diré, señor Lizarbe, y bien orgulloso estoy de ello, que no tenemos ningún reparo en poner la verdad en esa memoria, no como otras Administraciones o como otros Gobiernos, ahí ponemos toda la verdad y la repartimos a todo el mundo. Si usted encuentra alguna memoria como

esa en las Administraciones gobernadas por su partido, alguna, una única... Si lo hacemos es porque no nos avergonzamos, porque decimos la verdad, y ahí está puesta toda la verdad del Departamento de Obras Públicas desde hace ocho años, y, por tanto, cuando alguien no tiene nada que ocultar no lo oculta, ahí está.

Insisto, el plan de carreteras es un plan a ocho años e insisto en que prefiero, yo creo que por respeto, esperar al Pleno del Parlamento de mañana, ya que hay una pregunta expresamente para hablar del plan de carreteras, para detallar cuáles son los objetivos del Gobierno de Navarra en cuanto a su cumplimiento.

Pero, bueno, ya que el Pisuerga pasa por Valladolid, creo que es de justicia que este Gobierno hable de eso. O sea, ¿este Gobierno es el que incumple en materia de carreteras y el que no hace nada en carreteras? Creo que eso no se lo cree ningún navarro hoy en día, igual se puede acusar al Gobierno de otra cosa, yo creo que de ninguna, pero de no hacer carreteras o de mentir o de decir que el plan es un plan de desaceleración... Pero si es que eso no tiene ni pies ni cabeza en Navarra, si es que, en fin, afortunadamente, dentro de unos meses la gente podrá opinar sobre quién dice la verdad en estos temas.

Pero voy a darle a la tecla, hombre, que tenía ganas de dar a esta tecla. ¿Y su Administración?

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Señora Presidenta, llame al orden al Consejero, porque no hemos venido... Eso se ve en el Congreso de los Diputados, no en el Parlamento de Navarra.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señor Lizarbe, guarde silencio, por favor.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Me niego.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Yo también me niego. Claro, hombre.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Pues entonces. Esto es una crítica política, ¿No?*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *No, eso es el Estado...*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señor Lizarbe, le he dicho que guarde silencio, por favor.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Eso es una crítica política a su partido, al Partido Socialista...*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Señora Presidenta, pido amparo de la Mesa, según el Reglamento, y que se interrumpa la sesión.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señor Lizarbe, no se va a interrumpir la sesión. Le pido por tercera vez que guarde silencio.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Yo puedo hablar aquí de las cosas que interesan a Navarra en materia de carreteras, ¿no?, porque yo no voy a hablar aquí de sanidad, voy a hablar de carreteras que interesan a Navarra. Pero es que esto está vinculado, es que esa pregunta está vinculada a esta, porque nosotros estamos haciendo red de carreteras del Estado en Navarra, de acuerdo con el compromiso adquirido entre Navarra y el Estado, y el Estado no está haciendo nada a favor de Navarra, su partido gobernando en Madrid.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: (No se entiende)

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Bueno, pues como es mentira yo voy a decir la verdad, porque como esto está en Internet, igual que en nuestra memoria... Por favor, señor Lizarbe.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Señora Presidenta, siento interrumpir, pero pido que se interrumpa la sesión y que los servicios jurídicos informen porque lo que está diciendo el señor Miranda excede del ámbito de la comparecencia, y según el Reglamento hay que hablar de lo que se pide, no de otra cosa.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señor Lizarbe, cuando usted a veces en mi opinión también roza lo que excede de una comparecencia le permito hablar, como usted sabe, y en este caso creo que es oportuno lo que el Consejero viene a informar. Usted se ha dirigido a los medios con mucha, en fin, muy directamente quiero decir, antes ha hablado para ellos más que para el resto de los Parlamentarios. Me parece también oportuno, los medios pueden entrar a esta sala para hacer anotaciones de todo lo que usted quiera decir, y creo que por las afirmaciones que usted ha hecho es oportuno que el Consejero le conteste como es conveniente y en este turno.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Insisto, señor Lizarbe, y sin ninguna acritud, de lo que voy a hablar es de interés de Navarra en materia de carreteras y, por tanto, si hemos venido aquí a hablar de un plan de carreteras de Navarra, que las está haciendo porque hubo un compromiso con el Estado para hacerlas, porque no nos lo hemos sacado de la manga. Creo que es de justicia informar también*

al Parlamento de cómo está el resto de cosas, y lo que quiero decir, y lo voy a decir rápidamente y no voy a extenderme más, aquí están, si el ratón quiere hablar, que lo dudo, pero, en fin, ahí están las cinco autovías comprometidas entre el Estado y Navarra fuera del ámbito de la Comunidad Foral. He querido señalar aquellas que, dentro de las cinco, realmente conectan con Navarra, que son la Soria-Tudela, la Jaca con Navarra y la conexión con La Rioja. No voy a dedicar ni tres minutos más, simplemente digo lo siguiente, señor Lizarbe, para esas autovías pactadas con el Estado, para que estén terminadas en el año 2010, el Estado va a destinar en los próximos cuatro años, 2007-2010, no en el año 2007, treinta y cuatro millones de euros, de los seiscientos sesenta que tenía que hacer, es decir, un 5 por ciento.

Es decir, en el año 2010, cuando nosotros estemos terminando todo, con nuestro compromiso con el Estado, esto es lo que va a hacer el Estado en Navarra, y de esas en el año 2007 el Estado, el Gobierno del Partido Socialista –las cosas son como son– 1,7 millones de euros. Yo creo que merece la pena que esto se sepa, porque nosotros estamos haciendo nuestras autovías, este plan porque nos comprometimos con el Estado y yo creo que el Estado tenía que haber cumplido con Navarra, y creo que es de justicia decirlo.

De verdad que en ningún momento he querido excederme del contenido de la comparecencia. Pues por mi parte es suficiente.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Consejero. El resto de portavoces tiene la palabra.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *¿Puedo hablar, señora Presidenta?*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *No, en el siguiente turno.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *No, es que el señor Consejero ha abierto turno.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señor Lizarbe, por favor, no puede hablar en este momento.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *De todas formas, que conste en acta, por favor, mi protesta y la de mi grupo porque el señor Miranda ha introducido una cuestión que no estaba en el orden del día, que es objeto del Congreso de los Diputados y no de este Parlamento y en todo caso si quiere venir a hablar de eso lo puede hacer siempre que lo pida y la Mesa lo autorice, y, desde luego, se están infringiendo los derechos de este grupo parlamentario, además de que la información que ha puesto ahí está tergiversada totalmente.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Bien, pues que conste en acta. Señor García Adanero, por UPN, tiene la palabra.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, buenos días. Agradezco la presencia del señor Consejero de Obras Públicas y de su Jefe de Gabinete. La verdad, señor Lizarbe, es que no sé por qué se tiene que poner así, las cosas como son. Es la primera vez que veo que le sienta mal que se hable de una cuestión que está tan relacionada con lo que estábamos hablando. Creo que cada uno tiene que asumir lo que hacen los diferentes Gobiernos. Nosotros, cuando el Gobierno hace cosas que a uno le pueden dejar en peor situación que otras veces, lógicamente, como decía el Consejero, ahí están las memorias y hay que asumir las cosas como se han hecho. Yo creo que conviene asumirlas. Y yo entiendo que usted se pueda sentir molesto porque es para sentirse molesto ver que el Gobierno de Navarra, gobernado por UPN y CDN, tiene intención de acelerar veintinueve actuaciones que van a cambiar las carreteras navarras en dos años, que se dice qué obras se van a hacer, que se dice en qué plazos se van a hacer y que se dice con qué dinero se van a hacer, cosa que no hace ningún otro Gobierno. Pues yo entiendo que eso pueda molestar, pero la realidad es que los ciudadanos luego ven que esas obras que se decía que se iban a hacer se acaban haciendo en el plazo que se ha dicho y el dinero existe. Por lo tanto, creo que estas veintinueve actuaciones van a servir para la cohesión territorial y el equilibrio del conjunto de Navarra en los próximos dos años, eso va a ser una realidad y creo que está claro.*

A partir de ahí, creo que también convendría saber si ustedes apoyan o no apoyan esto, y se lo digo con toda claridad. ¿Por qué me gustaría saber si lo apoyan o no?, porque ustedes, por ejemplo, no apoyaron la autovía Pamplona-Logroño, y cuando se les dice que no la apoyaron se enfadan, entonces, para que quede claro conviene saber si el Partido Socialista apoya que se hagan estas veintinueve actuaciones con este sistema. Y si dicen: no; pues muy bien, pero si dicen que no luego déjennos que en la crítica política digamos que estas actuaciones se han hecho a pesar de la oposición del Partido Socialista, como ocurre con la autovía Pamplona-Logroño que ustedes no apoyaron porque, como digo, si no, cuando se lo repetimos acaban enfadándose.

Creo que es una buena noticia para Navarra que se hagan estas cosas, que se hacen, desde luego, con el esfuerzo de todos, que hay un impulso político para que se hagan estas veintinueve actuaciones y que lo normal, haciendo las críticas oportunas al Gobierno correspondiente, es que en

una Comisión de Obras Públicas del Parlamento en general hubiera satisfacción por ver que en dos años se van a hacer un gran número de kilómetros en las carreteras navarras, que en unos casos conviene arreglar y en otros darles un impulso. Yo creo que eso sería un motivo de satisfacción en general, haciendo, como no puede ser de otra forma, alguna crítica concreta a alguna cosa en particular.

Por lo demás, nuestro grupo parlamentario apoya totalmente estas veintinueve actuaciones y el sistema de financiación, porque entendemos, como bien pasó con la autovía Pamplona-Logroño, que se acertó con el sistema de financiación, pues es una realidad que es la obra pública que en menos tiempo se ha hecho en el conjunto de España y que, desde luego, está funcionando a satisfacción de todos los ciudadanos que la usan ya a diario. Muchas gracias.

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

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Doy también los buenos días al Consejero y al personal que le acompaña. Yo creo que esta exposición de la aceleración del plan de carreteras viene enmarcada, desde mi punto de vista, en algo que el Gobierno hace de una manera premeditada y además creo que intencionada en diferentes departamentos, porque es cierto que probablemente el Departamento de Obras Públicas no sea el que peor parado queda en el ranking de opiniones de los ciudadanos navarros respecto a las actuaciones, pero no cabe duda de que esto, después del navarrómetro, ha tomado un giro en general en diferentes departamentos, lo estamos viendo todos los días en la prensa y Obras Públicas no podía ser una excepción. Por lo tanto, creo que esto entra más dentro de lo que es la acción de propaganda y de dar ruedas de prensa para demostrar que el Gobierno no se para y que no está agotado.*

A mí me parece que hay que enmarcar este tipo de acciones dentro de lo que es la propaganda, legítima, por otra parte, que está haciendo el Gobierno de Navarra. Porque lo cierto es que el plan es un instrumento que no obliga porque lo dice el propio departamento, pero, desde luego, lo que está claro es que es un instrumento que nos tiene que servir tanto al Gobierno en el compromiso de realizarlo como a la oposición a la hora de exigir ese compromiso. Es una manera de control al Gobierno, porque si no tuviéramos un plan difícilmente podríamos imaginarnos o adivinar cuáles son los pensamientos y las propuestas que tiene el Gobierno.

Por lo tanto, el plan es un instrumento que nos tiene que servir a todos, a nosotros fundamentalmente para exigir que se cumpla. Y ese plan, como ha dicho el señor Lizarbe, efectivamente, no se ha cumplido en muchas de las actuaciones y, desde luego, no me voy a extender en ellas porque además mañana hay alguna pregunta realizada por mí en el Pleno para hablar de esto, porque lo cierto es que había preocupación en toda la oposición por cómo habían disminuido de una manera alarmante los presupuestos de los últimos años en obras públicas, tal vez porque se había efectuado mucha obra antes, pero lo cierto es que en los dos últimos presupuestos se había disminuido, y algunos tramos de autovía, en concreto, que son fundamentales para la vertebración, sobre todo porque son fundamentales por la cantidad de transporte que soportan, según ese plan de aceleración están por detrás del propio plan establecido para 2007. Me estoy refiriendo, como todos ustedes podrán adivinar, a la 232. Por lo tanto, creo que el plan es necesario y nosotros estamos en la obligación de que se cumpla, al margen de que ustedes quieran salirse por la tangente diciendo que el plan no obliga. Oiga usted, es un documento por el que el Gobierno se compromete públicamente y en esa parte obliga.

Financiación a través de la fórmula de SPRIN. Yo no sé si es una fórmula que se utiliza o no en el resto de las comunidades autónomas o Gobiernos, pero lo cierto es que es un dinero que controla única y exclusivamente el Gobierno, nosotros como oposición poco control podemos hacer de ello, porque la ampliación de capital la hace el Gobierno, la distribuye como buenamente quiere o puede, y, desde luego, el Parlamento, que es la institución que tiene que controlar al Gobierno, en este caso no puede absolutamente controlarlo, salvo lo que ustedes quieran manifestar o decirnos.

¿Qué decir de la negociación del Gobierno de Navarra con el Estado central? Yo creo que es una relación complemente anormal, porque estoy convencida de que el Gobierno de Navarra no cree en la bilateralidad que en este caso me parece que es lógico que se establezca y necesario que se cumpla, y además que no se vaya el Gobierno de Navarra a Madrid con una actitud que creo no es la adecuada. Si se inician obras como la recientemente acabada autovía del Camino o la de Soria-Tudela, lo que habrá que hacer es trabajar, esforzándose por llegar a un compromiso y acuerdo, a pesar de que sea difícil, a pesar de que los tiempos no sean los mismos para Navarra que para Madrid, pero habrá que estar en una actitud de cooperación y sobre todo de conseguir sacar lo mejor posible para la Comunidad, y a mí me da la impresión de que esa actitud no la tiene el Gobierno, y no la tiene sistemáticamente por lo que se está viendo en los medios de comunicación. Creo

que se va con una actitud prepotente, se va con una actitud poco menos que de gamazada, es decir, aquí cerramos Navarra y no sé con qué actitud, y a mí me parece que esa no es la lógica. La lógica es que entre dos Gobiernos, además con las características propias del de Navarra, que es también muy especial, se establezca una relación que no es, desde mi punto de vista, la que se está estableciendo por el Gobierno.

Y para acabar simplemente diré que cuando las actuaciones que se están llevando o se han llevado a cabo, por ejemplo, la de la autovía del Camino, por medio del peaje en la sombra como modo de financiación, se acaban, el Gobierno se vanagloria de que eso se acabe antes incluso de lo previsto. Y la crítica que le tengo que hacer al Gobierno es que si eso se acaba antes de lo previsto y se tiene a gala, lo mismo se debería hacer cuando es el Gobierno responsable de otras actuaciones. Por lo tanto, a mí me parece que hay bastante que enmendar en las formas y en los modos en los que se hacen las cosas y creo que además de corregir, por qué no decirlo, hay que mejorar todo lo que es la actuación en algunos planes de carreteras. Y ya digo que no es el peor departamento del Gobierno, no es el que peor parado sale como departamento, porque hay que reconocer que se ha hecho obra e inversión durante años, pero los dos últimos años, los dos últimos períodos, tanto 2006 como 2005 han sido de sequía absoluta, y con motivo de las próximas elecciones, es así de claro, aquí se intenta vender que esto es un impulso, y yo creo que hay actuaciones que van con retraso y algunas muy nombradas por el Gobierno, como era la Transpirenaica con la 175, pues yo no he escuchado que sea una obra que esté prevista. Entonces, simplemente creo que hay que admitir las críticas como vienen, y esa es la crítica que yo le quería hacer al Gobierno.

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Egun on. Pues yo, de lo que ha dicho el señor Consejero por lo único que pondría la mano en el fuego es por lo que un plan es un plan. Ha dicho: un plan es un plan y como plan lo cumplimos, no lo cumplimos, según nos venga bien, conveniente o dispongamos de recursos, ganas o interés. Me parece que es lo único, y a partir de ahí, como es lo único dicho por el propio Consejero, creo que este, el que nos presenta de aceleración, es un plan desvergonzado que obedece al electoralismo del que está muy necesitado el equipo de gobierno de cara al año que viene.*

Yo tampoco voy a adelantar la interpelación de mañana, pero voy a adelantar dos o tres elementos, por ejemplo, la actuación número 24, que dice Acceso a los valles pirenaicos Burguete-Ochagavía-Isaba. Este grupo preguntó por escrito a ese Consejero en primavera cómo estaba esta actuación, y tengo aquí la contestación por escrito de usted, señor Miranda, que dice: El tipo de intervención previsto en el citado plan para ambas actuaciones es la denominada tipo 4, de carácter extensivo, tipo e, consistente fundamentalmente en un refuerzo de firmes, formación de cunetas pisables donde sea necesario, para conseguir una anchura mínima de seis metros y una mejora en la señalización y balizamiento. Está previsto que ambas actuaciones finalicen en 2006. E incluso dice: A fecha de hoy el tramo de la carretera entre Garralda y Aribe y entre Abaurrea y Ezcároz, tras las actuaciones realizadas en los últimos, se encuentra prácticamente en su totalidad, a excepción de seis metros, con un buen firme y con cuneta pisable en gran parte de su longitud.

Y resulta que verlo ahora aquí, después de que usted nos dice por escrito que está prácticamente acabado, solamente nos dice: pues quizás sea que han planteado una actuación más profunda que la que contempla el segundo plan de carreteras, pero, claro, visto que el presupuesto es de seis millones, el mismo que contempla el plan de carreteras, nos lleva a la conclusión de que usted a este grupo le falta a la verdad en el libro que nos ha entregado o le ha faltado a la verdad en la contestación por escrito sobre la información que le solicitamos. En uno de los dos casos en esta actuación ustedes a este grupo le han faltado a la verdad y créame que intentaremos aclarar en cuál de los dos ha sido y pedirles cuentas al respecto.

Hay otro tema que también nos llama la atención, es decir, doscientos setenta millones... Oiga, a ustedes les cunde mucho el dinero, porque, claro, ochenta al menos son los mismos del plan de emergencia del Pirineo, en el que también está la autovía de Jaca, el puerto de Iso, la transversal del Pirineo. Ustedes no están repartiendo tanto dinero, están repitiendo muchas veces la misma película, pero están dando casi el mismo dinero a todos. Les cunde mucho el dinero porque nos están vendiendo muchísimas cosas con el mismo dinero. No es correcta una suma, en ningún caso es correcta, tendremos que coger todos los anuncios que ustedes están haciendo semanalmente, meterlos todos y donde ponga 480 millones hacer las deducciones y que se quede en lo que se tenga que quedar. Porque este dinero ya nos lo habían vendido, lo habían vendido con el plan de emergencia del Pirineo. Todo lo que tiene que ver con la autovía del Pirineo, todo lo que tiene que ver con el túnel de Iso, todo lo que tiene que ver con la actuación de la conexión con Francia por Isaba, todo lo que tiene que ver con la transversal, etcétera, ya nos lo han vendido, ya lo han rentabilizado, no nos lo intenten vender otra vez.

Y con respecto a las actuaciones, pues, mire, a mí me salen, así, a ojo rápido, que llevan ustedes en torno a cincuenta y cuatro años de retraso en estas actuaciones. En torno a cincuenta y cuatro años de retraso. Le voy a dar algunos datos. Por ejemplo, hay tres actuaciones, las dos del túnel de Iso y la de la variante a Ujué, que eran de 2002. Si las van a hacer ustedes cuando dicen, la de la variante a Ujué será cinco años tarde y las otras tendrán también cada una de ellas cinco años de retraso. Están, por ejemplo, la variante Irurita-Elizondo en 2002, la variante de Allo en 2006, Burguete-Ochagavía en 2005, la variante de Aibar en 2005, la de Sada en 2004; tienen todo lo que tiene que ver con la 121, que era para 2004. Oiga, a mí así, a simple vista, me salen cincuenta y cuatro años de retraso, según el plan del cual usted se siente tan orgulloso. Según el plan del cual usted se siente tan orgulloso, así, a simple vista, llevan cincuenta y cuatro años de retraso. Por lo tanto, no seremos nosotros quienes les felicitemos por ese plan de aceleración. ¿Que necesitaba una aceleración? Sin ninguna duda, pero que ustedes son incapaces de darla, sin ninguna duda también, porque perdieron su oportunidad y estoy convencido de que no van a tener tiempo de pisar ese acelerador.

En cualquier caso, como no estamos hablando del plan de carreteras, me reservo para mañana el debate específico sobre el mismo, pero ustedes nos están vendiendo humo, exclusivamente humo, señor Consejero, usted y su Gobierno en cada uno de sus departamentos. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. Señor Pérez-Nievas, tiene la palabra.*

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Sí, muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días. Quiero agradecer la exposición del Consejero respecto a lo que era objeto de la comparecencia y, no sé, la suma de cincuenta y cuatro años que hace el portavoz de Aralar es una suma un tanto sui géneris, en todo caso, al paso que va la oposición me parece a mí que va a ser el tiempo que tarde en poder optar a gobernar esta Comunidad, porque lo que plantea el Consejero, que no sé por qué hablan de humo o de que ya está contenido, etcétera, es un compromiso no solamente establecido en el tiempo con un calendario y con un gasto y con un presupuesto, es que está publicado. A usted le podrá saber mejor o peor si a la vez que esto también se está haciendo lo que no han hecho otros gobiernos y el interés poco demostrado por otros partidos con una zona concreta de Navarra, por ejemplo el Pirineo, donde se presentan planes, y si usted quiere que descontemos las cantidades que van en un plan general, porque va a carreteras, pues las descontamos, en eso no hay ningún problema, si están en otro sitio. Este planteamiento a mí sinceramente me parece... Al final, lo que el ciudadano tiene que valorar es qué le ofrece el equipo de gobierno y cuál es la alternativa que le plantea la oposición, eso me parece que es lo único que cabe en este asunto, explicarlo y verlo, porque ustedes lo único que hacen es una crítica furibunda a un planteamiento de aceleración de inversiones que van en beneficio de una parte amplísima de esta Comunidad. Y su alternativa de gobierno es la crítica, no tienen otra, no tienen un plan alternativo, no han dicho que por qué en vez de esas veintinueve no se hacen treinta y cuatro distintas ni presentan un calendario ni destinan las cantidades, y se lo han puesto, como aquel que dice y en un lenguaje vulgar, a huevo. Cojan ustedes las cantidades de que pueda disponer la sociedad SPRIN y destínenlas a aquellas que ustedes consideran que son más necesarias y que son de más alta prioridad, pero ustedes no lo hacen. Serán estas. ¿Ustedes están de acuerdo con que son estas? Pues díganlo. Digan que son estas las veintinueve actuaciones más perentorias y más imprescindibles para mejorar la red de carreteras de Navarra y, claro, hay que entender en qué hablamos. Ustedes se quejan de que está mal el presupuesto. ¿Y a ustedes qué más les da? Si ustedes no han aprobado ni un solo presupuesto de Navarra en esta legislatura. ¿Pero a ustedes qué más les da que vaya en el presupuesto o que vaya a SPRIN, si el presupuesto ustedes lo rechazan una y otra vez? Si esto se incluye, ¿van a votar a favor del presupuesto? No, hombre, no, ustedes no van a votar a favor del presupuesto nunca, pues entonces déjenle al Gobierno con los mecanismos que tiene. ¿Que esto se aleja del control del Parlamento? Falso, rotundamente falso, porque ustedes pueden pedir una, dos, tres, cuatrocientas, quinientas comparecencias, solicitudes de informes a la Cámara de Comptos, se ha aprobado una nueva Ley de contratos donde las sociedades públicas están sometidas a los controles públicos de gasto, etcétera. Ahí está. No digan que no tiene una partida en el presupuesto. Se pone, pero si ustedes no lo aprueban nunca, si no les interesa. ¿Cómo pueden decir ustedes que necesita más control porque está en el presupuesto? CDN sí que puede decir que del 98 a 2008 va a aprobar todos y cada uno de los presupuestos del Gobierno de Navarra, algunos directamente, otros estando en la oposición, pero el resto de grupos tendrá que mirar al ciudadano a la cara y decirle que ellos no han aprobado una serie de presupuestos, ni este.*

Y no sé por qué les sabe a ustedes tan malo la actuación de la sociedad SPRIN, cuando es un mecanismo que utilizan todas las administraciones que quieren, entre otras cosas, agilizar o buscar diversificación en la inversión. La sociedad SPRIN también hace la Ciudad Agroalimentaria de Tude-

la. Lógicamente, hace inversiones en infraestructuras necesarias y no escapa al control del gasto público. Y el dinero no sale del bolsillo del Consejero, del tío Paco, que dice usted, señor Lizarbe, esto sale de la gestión de ese señor Paco y de este Gobierno, que han hecho una gestión magnífica en el control de gasto y en el tema financiero para esta Comunidad, no para el señor Iribarren ni para el señor Sanz ni para el señor Alli ni para este portavoz, para el conjunto de los ciudadanos. Es dinero público que se genera y, desde luego, eso no va a la cartera de nadie sino que va en beneficio de todos los ciudadanos. Y ha dicho el Consejero, y dice bien, que otras administraciones presentan ese superávit financiero en su administración y luego resulta incomprensible que no se plasme en actuaciones que tienen que redundar en la generalidad, porque eso no vale para que un Consejero o un Ministro presente un balance extraordinario si luego no va a gasto y no va a inversión, según nuestro criterio. Por lo tanto, eso hay que tenerlo claro.

Y, en cuanto al plan, pues efectivamente que es un plan. ¿Que no se ha cumplido ese plan? Mire, planes ha habido del Gobierno central, de los dos partidos que han gobernado este país en los últimos años sin poner ningunas iniciales al partido político, que habrá que ver si se cumplen o no. Ojalá el partido en el Gobierno, ahora que es el suyo, en esta legislatura, mañana, en el siguiente presupuesto, presente un plan comprometido como este diciendo que todo aquello que venía arrastrando necesidad de inversión en Navarra se va a hacer en estos plazos y con este dinero. Nosotros no decimos que es una vergüenza, nosotros aplaudiremos de buen grado ese plan, esa actuación que se podrá llamar plan de aceleración del Estado en Navarra. Chapeau. Y no le diremos qué vergüenza, que usted lleva diez años... No, porque aquí la responsabilidad será de todo el mundo, nosotros, encantados de la vida, pero que se nos presente. Y aquí se dice: es electoralista. Resulta que ahora no se va a poder hacer nada más que el primer año de legislatura, un poco el segundo y el tercero y el cuarto nos cruzamos de brazos esperando a ver si se frota las manos la oposición, así gobierna y entonces ellos que hagan lo que les dé la gana. Este es el último año y todo es un compendio, y hay un plan, otro plan, que es el de gasto, el de inversión, en cuatro años de un gobierno, de coalición en este caso, y en cuatro años hay que hacerlo, ni el primero, ni el segundo, ni el tercero ni el cuarto, cuando se pueda y cuando haya disposición. Si los tres primeros se hace una política equilibrada económica y financieramente, se podrá hacer mucho más el cuarto. Este es el abc de la economía familiar de cualquiera, pues aquí exactamente lo mismo. Y es un plan que se presenta este año, pero es un plan que acaba en 2010, una legislatura que será de este Gobierno o será de los gobiernos futuros, que tendrán que acelerarlo todavía más, o no. ¿Que se desacelera? Completamente en contra, no se desacelera, se acelera lo que hay previsto en un plan, es un plan de aceleración. ¿Se ha podido hacer hasta ahora? Pues, evidentemente, hay retrasos. El señor Consejero se lo dice: ahí tiene usted, para que luego venga a esta comparecencia y nos muestre lo que estaba previsto hacer, pues no se ha podido hacer en los plazos que estaba previsto por múltiples razones, pero eso le pasa a esta Administración, a un ayuntamiento y al Gobierno central, exactamente lo mismo, por eso se presenta esta filmina, que yo creo que es perfectamente acertada, lo que prometió el plan y lo que hay. Pues a lo mejor mañana nos presentan un plan de aceleración de inversiones, como le digo, y todo aquello ya no tiene valor y tenemos fechas y tenemos inversiones. Encantados de la vida, señor Lizarbe, se lo digo en este caso porque representa al partido que gobierna en España. Encantados de la vida. Nosotros no vamos a criticar ese posicionamiento, pero les pido a ustedes, cuando menos a la oposición, que hagan también ese ejercicio de responsabilidad que entiendo que es absolutamente imposible de hacer.

Por lo tanto, nosotros lo único que podemos hacer, desde luego, como estamos comprometidos, somos partícipes de esa actuación ahora y siempre en estas inversiones, es estar absolutamente de acuerdo con lo presentado, que, desde luego, es meridianamente claro que acelera inversiones en esta Comunidad absolutamente imprescindibles. Con estas actuaciones, queda absolutamente claro el compromiso del Gobierno para mejorar todo eso y las distintas zonas de Navarra y, desde luego, lo único que se espera, cuando el interés general es el que se ha beneficiado, es que también la oposición tenga altitud de miras para saber apoyar y no solamente criticar, porque, desde luego, cuando no hay alternativa, lo menos que se puede hacer es apoyar lo que beneficia a la generalidad.

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

SRA. SANTESTEBAN GUELBENZU: *Gracias, señora Presidenta. Bueno, quiero dar la bienvenida al Consejero. La verdad es que está una abrumada por la contundencia del señor Pérez-Nievas. No sabe el señor Consejero, o sí lo sabe, la suerte que tiene, porque yo creo que hace una defensa muchísimo más entusiasta que... En fin, lo valorará, seguramente. Pero entre las muchas cosas que ha dicho el señor Pérez-Nievas ha dicho: porque los navarros ya ven que se hacen carreteras. Hombre, pues los navarros vemos*

cuando se hacen y cuando no se hacen, y esa misma lectura que se hace desde el sectarismo de que de la globalidad del Estado se primen unas carreteras frente a otras, esa sensación también la tenemos los navarros que no hemos resultado favorecidos al principio del plan y que al final tampoco vamos a tener lo que nos gustaría sino lo que va a haber. Además, curiosamente, y se lo vuelvo a decir, ustedes han tenido la inmensa suerte de no haber hecho como han hecho otras autovías, llegar hasta Endarlaza y luego ya veremos, no, la 121, hasta que no ha habido garantía de continuidad, ahí ha estado. Me parece muy bien y sabe el Consejero que ha contado con nuestra colaboración y que, desde luego, las mejoras que se han hecho se han hecho por parte del departamento y por la presión y con la presencia de los ayuntamientos, pero hay que decir, y es verdad, que aquí se ve clarísimo que lo que corren son las autovías y que yo llego a la conclusión de que el plan de aceleración no quiere más que evidenciar que el Gobierno tiene prisa, yo interpreto que eso es el plan de aceleración, no lo de las obras.

En todo caso, en cuanto al planteamiento que se hizo de la transpirenaica, que algunos grupos de la oposición les dijeron: no es posible, los franceses no lo van a permitir, y ustedes erre que erre. Y tuvieron que admitir que entre lo deseable y lo posible iba a ser lo posible, que era lo que algunos ya sabíamos que iba a pasar. Y, claro, me parece muy bien, pero eso también habrá que decirlo, porque aquí se nos está diciendo que hagamos autocrítica y que seamos razonables en las críticas, y hubiese estado bien haber reconocido, con respecto a la transpirenaica, a la oposición, no sé si en general o por lo menos en algunos casos teníamos nombres y apellidos, que sabíamos que iba a dar de sí lo que iba a dar de sí.

También es verdad que lo que se ha quedado atrás han sido las variantes, los accesos, carreteras de segundo orden, que me parece muy bien, porque también es verdad que lo que más rápido se hace y lo que más se ve son las autopistas. Y hay que reconocer que, bueno, aquí no es que las hagamos en plazo, en algunas hasta nos pasamos de frenada, hasta se hacen mucho antes.

En todo caso, desde luego, como mañana vamos a hablar más del plan de carreteras, decir que el plan es un plan y que es orientativo, hombre, sí pero no, será diferente la valoración que se haga de un plan del que se cumple el 90 por ciento a que se cumpla el 10 por ciento y en ese caso discreparíamos.

En todo caso, hemos de decir que nos parece que se han primado unas actuaciones frente a otras por razones que el Gobierno conocerá y, desde luego, nadie va a decir que que se hagan mejores carreteras no es contribuir al bien general, sí que es verdad, y, desde luego, yo estoy absolutamente convencida de que en el bien general se está siendo absolutamente discrecional a la hora de primar casi siempre a las mismas zonas, casi siempre a los mismos sitios y, desde luego, lo que no se me puede dar como argumento es decir: hemos gastado mucho. Pues sí, pero qué le vamos a hacer. Ya sé que ha habido actuaciones, y el señor Miranda me podrá volver a decir: desde que empezamos en no sé dónde. Es verdad. Al final, dentro de dos años se van a cumplir los plazos, entraremos dentro del plazo, pero tengo decir que esta actuación, en lo que se refiere a la 121, va a resultar absolutamente insuficiente, acuérdese de lo que le digo, dentro de diez años o tenemos que hablar del desdoblamiento de la 121 o se ha buscado otra solución al problema de transporte. Y, si no, esto quedará en el Diario escrito y al final podremos pensar que lo que en este momento se va a vender como un logro, que no es más que una mejora, y en palabras del propio señor Consejero una carretera arreglada no es una carretera con futuro, eso lo dijo usted en un mal día y a mí se me ha quedado, y, al final, es lo que tengo que decir porque sencillamente es lo que dijo usted de lo que desde el propio Gobierno de Navarra se ha ofrecido como solución a una zona que se considera tratada..., dentro de lo que hay serán unas mejoras, pero, desde luego, no es justo que tengamos que estar esperando a otro tipo de variantes, a otro tipo de conexiones que en este momento sí que están postergándose desde nuestro punto de vista bastante injustificadamente.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Por supuesto que comparto con el señor García Adanero todas sus reflexiones y sobre todo una muy importante: yo creo que los grupos de la Cámara se tendrán que posicionar sobre si apoyan o no apoyan este plan y sobre todo si apoyan o no apoyan cómo se va a financiar, porque la historia de la autovía de Pamplona a Logroño yo creo que merece la pena que esté presente ahora y en el futuro, es decir, hay grupos que dicen: no, si nosotros la autovía ya la apoyábamos, lo que no apoyábamos era el sistema de financiación. Bueno, pues que se diga así, y con este plan yo creo que habrá que decirlo, decir si políticamente se apoyan este tipo de medidas en favor de los ciudadanos o no se apoyan, para que vaya quedando en el Diario de Sesiones para que dentro de unos años se pueda constatar quién apoyaba ese tipo de iniciativas o quién no las apoyaba.*

Bien, y dicho esto, voy a permitirme, como digo, intentar responder cabalmente a cada uno de

ustedes. Señora Figueras, en primer lugar, le agradezco el tono de su intervención, yo creo que los debates de esta manera se pueden llevar con más tranquilidad y, fundamentalmente, me centraré en un par de cosas que además han dicho todos. Primero, yo no he dicho que el plan no haya que cumplirlo o que el plan de carreteras sea algo virtual, lo que he dicho, y mañana habrá tiempo de hablarlo en profundidad, es que el plan de carreteras no obliga año a año a ningún Gobierno, el Gobierno de Navarra estaría encantado de cumplir todo el plan de carreteras, y mañana hablaremos de ello, pero un plan dura ocho años y, por lo tanto, el objetivo de cualquier Gobierno, si el Parlamento le da un mandato de cumplir con una serie de inversiones en un plan de carreteras que dura ocho años, es intentar llegar al final de ese plan con la mayoría de los deberes hechos. Y eso es así de importante. Yo creo que conceptualmente esto es fundamental porque, si no, va a parecer aquí que nosotros nos pasamos el plan de carreteras por el arco del triunfo, con perdón, y no es así, todo lo contrario, no solo no es así sino que mañana, insisto, hablaremos en profundidad de cómo está el plan de carreteras y de ahí vienen los seguimientos exhaustivos que hacemos con cada una de sus obras.

Y, dicho esto, también la ventaja que tiene el Parlamento y la transparencia democrática es que todo el mundo se puede retratar, como bien ha dicho el señor Pérez-Nievas, cada año en el presupuesto. Entonces, bueno, yo he estado tentado de traerme todas las enmiendas que presentan cada uno de los grupos políticos a los presupuestos de cada año, que no solo no se apoyan, como bien dice el señor Pérez-Nievas, y que, por tanto, nos preguntamos cómo se puede criticar algo que uno no apoya. Yo creo que sería criticable si uno lo apoyara y no lo cumpliera el Gobierno, pero si uno no lo apoya, yo creo que decae de forma importante su legitimidad para criticarlo. Dicho esto, como decía, se pueden traer todas las enmiendas que en particular van a hacer ustedes las próximas semanas al presupuesto de 2007 y sumar todas las propuestas que han hecho para invertir más en carreteras, en particular algún grupo político como el grupo Aralar, y veremos quién respalda las infraestructuras en Navarra y quién no las respalda. Y digo carreteras, digo Canal de Navarra, digo todo, ya veremos cuando llegue el tren quién respalda las infraestructuras en Navarra, porque también vaya papeleta van a tener ustedes.

Entonces, quiero decir que, como el retrato ya está hecho, yo no he querido aburrirles a ustedes ni aburrir a nadie más diciendo: vamos a ver, la propuesta de cumplimiento del plan director de carreteras por cada grupo político es esta. Igual nos partimos de la risa. O sea, nos hacen esa crítica pero están ustedes retratados año tras año en las enmiendas de los Presupuestos Generales de Navarra.

Bien, ya por concluir insisto en que de cualquier manera le agradezco a la señora Figueras su talante, pero también hay un tema muy importante al que ha hecho referencia y que yo tengo que poner de manifiesto. Dice: La relación que tiene el Gobierno de Navarra con el Estado es absurda y no cree en la bilateralidad. Pues, señora Figueras, ¿cómo no vamos a creer en la bilateralidad?, si esto no puede ser más bilateral, ¿qué puede haber más bilateral que un acuerdo firmado entre el Presidente del Gobierno de Navarra y el Ministro de Fomento? Lo que pasa es que hay un cambio de gobierno y el Partido Socialista de Navarra, que apoya al Gobierno de la nación, dijo que esto era una servilleta de papel y, por tanto, a partir de ese momento el Gobierno actual de Madrid, no nosotros, dijo: esto, ja, ja, tararí para los navarros. Aquí estaba la bilateralidad, el compromiso del Estado de hacer las infraestructuras de Navarra. Lo que pasa es que el Gobierno actual del señor Rodríguez Zapatero ha dicho que esto se vaya a hacer gárgaras. Quienes se han cargado la bilateralidad han sido ellos, nosotros hemos propuesto al Ministerio de Fomento, y no digo que no lo consigamos porque también voy a decir que parece que nosotros decimos que son unos ogros, no, nosotros lo que decimos es que a nivel político el Gobierno de Madrid pasa de Navarra. A nivel político, no estamos haciendo una crítica en particular a la Ministra o al Ministro o al Secretario de Estado equis, no, estamos diciendo que a nivel general es evidente que el Gobierno central pasa de Navarra, y es evidente que esa es una crítica del máximo calado. Otra cosa es que buscaremos permanentemente los acuerdos con los ministerios sectoriales que nos toquen. Eso, de alguna manera, para responder a Aralar.

Por supuesto, respecto al señor Pérez-Nievas, como usted bien ha dicho, tenemos un gran aliado en el Gobierno, y no es que sea aliado, es que somos parte del mismo Gobierno y, por tanto, yo no puedo hacer más que ratificar y agradecer todo lo que dice el señor Pérez-Nievas.

El señor Jiménez, de Aralar, dice que esto es una tomadura de pelo, que vamos con cincuenta y cuatro años de retraso, y estos señores ¿qué llevan?,¿llevan mil o qué llevan estos señores? Y su representante en Madrid, que además representa a tres partidos de esta Cámara, ¿va a votar esta señora de esta foto –que es de hoy– a los mil años de retraso de Madrid con respecto a Navarra o qué va a hacer? No, no..., ¿puedo hablar?, es decir, cuando ustedes hablan yo no hablo. Quiero decir que si nosotros llevamos cincuenta y cuatro

años de retraso estos señores llevan mil, y creo que su partido, EA y PNV, que es Nafarroa Bai, si no estoy mal informado, van a votar que sí. Bueno, vamos a ver, igual votan que no, pero, claro, cuando oigo que todos estos partidos piden incrementos de inversiones para Navarra de diecisiete millones de euros, como he visto que pide IU, con perdón, pues claro, yo, como comprenderán, con diecisiete millones de euros en lugar de mil años de retraso llevará novecientos noventa. Lo digo como ha sacado del tiesto el tema de los años, yo creo que el tiesto donde está fuera realmente es aquí.

Desde el punto de vista de la aceleración, ustedes se han metido con el tema de la aceleración, la aceleración es un nombre como podíamos haber puesto cualquier otro nombre, lo que estamos diciendo es que este Gobierno se va a comprometer a hacer todas estas inversiones, es así de sencillo, y que los navarros verán que las inversiones se hacen igual que se han hecho todas las anteriores y afortunadamente podrán decidir dentro de ocho meses si prefieren un gobierno que cumple lo que dice o prefieren otro gobierno que no dice más que cosas, habrá que ver las que se dicen, y cuando ustedes digan lo que van a hacer en materia de infraestructuras en Navarra, pues, como digo, vamos a ver lo que aparece en sus programas electorales, vamos a ver lo que aparece sobre canales, sobre trenes y sobre autovías. Nosotros sí que vamos a decir lo que queremos para Navarra, vamos a ver si ustedes van a poder decir exactamente lo mismo o no, y luego que la gente elija.

Y ya por último, y por no extenderme, señora Santesteban, yo creo que la situación del eje de Belate no admite tanta crítica ni mucho menos. Usted dice: se actúa de una manera sectaria. Bueno, sectaria creo que no ha dicho, en fin, selectiva. Pues no es así. El eje de Belate, en el actual plan director de carreteras, se ha llevado inversiones importantísimas al principio del plan, todos los tramos de Zozaia, Santesteban, Arrigaztelu, la variante de Mugaire... Se han hecho inversiones importantísimas al principio del plan y se van a hacer inversiones todavía mucho más importantes al final del plan. Pensamos que era mejor, yo creo que nos ha dado razón el tiempo, estar dos años esperando para hacerlo todo a la vez, porque hemos entendido yo creo que todos que era mejor estar los próximos dos años y medio con obras que no estar cinco años con obras para lo mismo. Bueno, pues esa ha sido la organización de la obra y, además, yo creo que hemos contado con su entendimiento, pero no se puede decir que el Gobierno de Navarra sea selectivo en las inversiones. El eje de Belate estará terminado antes que otras autovías en Navarra. Podían decir los señores de Sangüesa o del Roncal: y nosotros, ¿por qué no? Bueno, pues yo creo que lo que hemos visualizado en ese mapa de la red de comunicaciones a nivel estratégico de Navarra es que más o menos todo el mundo va a estar a la vez, los de Logroño este año, ustedes dentro de dos años y medio y los de Sangüesa dentro de tres o cuatro. Bueno, pues dentro de lo que es la escala histórica de las comunicaciones de Navarra yo creo que lo que se ha querido y ha querido este Gobierno ha sido llegar simultáneamente y de manera homogénea en toda Navarra. Y por mi parte nada más. Muchas gracias.

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

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Seré muy breve, porque, en fin, yo entiendo que no hay mejor defensa que hacer un buen ataque y que cada uno se defiende como puede, y me da la sensación de que a veces hay una ambición de estar en el Congreso de los Diputados defendiendo cosas. El día que yo represente al Gobierno de la nación y el señor Miranda sea un Diputado de la oposición –vamos a poner esa hipótesis de ficción política– encantado le contestaré todo lo que quiera, pero es que ahora no estamos en esto, estamos aquí, en el Parlamento de Navarra, hablando de nuestras carreteras y, al final, usted puede decir lo que quiera.*

En todo caso, he pedido el segundo turno y voy a ser muy breve porque, evidentemente, yo sí que soy del Partido Socialista Obrero Español, sí que apoyo al Gobierno de la nación, y no es cierto –y lo tengo que negar aquí– que el Gobierno de la nación tenga a Navarra olvidada ni nada por el estilo. Y la bilateralidad, señor Miranda, se fragua cuando el documento alcanza el carácter de convenio y este pasa por el Parlamento, cosa que con ese documento no ha sucedido así. Y, segundo, sea cual sea la virtualidad jurídica de ese documento, ninguna autoridad estatal ha dicho que ese documento se vaya a incumplir. Yo personalmente fui el que criticó la validez jurídica de ese documento, en ningún momento la validez política que tengan las inversiones que el Estado va a hacer fuera de Navarra para que las infraestructuras de Navarra tengan otra dimensión.

Y, dicho eso, señor García Adanero, nosotros apoyamos las veintinueve actuaciones de este plan y todas aquellas del plan de carreteras que no están contempladas en este llamado plan de aceleración que por acabar bien la comparecencia, si les parece, le podemos llamar plan de recuperación en septiembre de asignaturas suspendidas en junio, porque lo cierto es que se está demostrando aquí que esto no lo cumplieron, por lo que sea, pero no lo cumplieron. Pues porque no pudieron. Y, efectivamente, ponen en el plan lo que iban a hacer. Yo no digo que los documentos que usted

trae aquí sean mentira, lo que digo es que es mentira que esto sea un plan de aceleración de las obras, porque eso sí que es mentira, por lo tanto, vamos a dejarlo claro.

En cualquier caso, repito, todos los años apoyamos estas veintinueve actuaciones y otras, lo que sucede es que es igual cómo traigamos las enmiendas, muchas o pocas, troceadas o en conjunto, a todas simplemente se nos dice que no. Y, en todo caso, señor Miranda, léase el Amejoramiento y la Constitución Española para ver cuáles son las obligaciones del Gobierno correspondiente en cuanto a la configuración del proyecto de presupuestos y cuáles son las obligaciones de los grupos parlamentarios tanto de quienes están apoyando al Gobierno como de quienes no lo están, que yo creo que es muy diferente.

Y, por último, sí que me parece importante dejar clara una cosa: yo me he referido a los medios de comunicación fundamentalmente porque me parece que es lógico hacerlo para facilitarles la labor, lo mismo que hacen ustedes, porque esas filminas que ha puesto antes – esta todavía no la he visto, pero me imagino que la veré cualquier día de estos reflejada en cualquiera de los dos rotativos navarros–, el cuadro que ha puesto antes está recogido el 5 de septiembre por un medio de comunicación. Me parece muy bien, porque así se avanza, y ahora lo que sí voy a hacer es darle a los medios de comunicación, cuando acabe esto, su otro documento, este, el de los rectangulitos, donde dice que este no es un plan de aceleración. O sea que me parece muy bien que todos facilitemos trabajo a los medios de comunicación, son además navarros, por qué no, así los ciudadanos se enteran.

Y termino ya del todo, señora Presidenta. Miren, hay una fórmula, la velocidad es igual a dividir el espacio entre el tiempo, y si aumenta el tiempo disminuye la velocidad. Y eso es lo que ha sucedido aquí, yo no sé cuál es el problema en reconocer estas cosas, si lo que nos molesta a algunos ciudadanos y en este caso a algunos Parlamentarios es que se venda humo, es que se den ruedas de prensa diciendo que vamos a dar una aceleración a algo que ya estaba previsto y que, además, se incumplió, es que no hay otra molestia al respecto. Y queda una pregunta que no me ha respondido: la ampliación de capital en doscientos setenta millones por parte de la sociedad SPRIN, ¿por parte de quién va a ser cubierta?, y una vez que nos diga por parte de quién va a ser cubierta, ¿cómo se va a consignar eso en los presupuestos? Porque, mire, nosotros no es que nos opongamos a que funcione una sociedad de estas características, lo que criticamos es que no se contabilicen en los presupuestos los ingresos y los gastos provenientes de esa sociedad, nada más. Dice: noventa millones. De acuerdo. Ponga usted: ingresos de la sociedad SPRIN, noventa millones. Inversiones, gasto, esos noventa millones para esto. No hay ningún problema, como, por cierto, se hace con la concesionaria de la autovía del Camino.

Y, además de esa crítica, sí que nos gustaría saber, repito, quién cubre esa ampliación de capital y cómo se va a contabilizar en los presupuestos la compra de acciones que esa ampliación de capital, en el caso de que sea el Gobierno de Navarra, va a producir, porque eso sí que ya no sería una infracción política grave, como es este mal llamado plan de aceleración, eso ya sería una infracción legal. Esa es la diferencia. Yo en ningún momento hasta ahora le he acusado de incumplir la legalidad, señor Miranda. Le he dicho que es una infracción política grave, y, evidentemente, es una valoración política la que hago. Usted pensará que no, mi grupo piensa que sí, pero, repito, al margen de eso, al margen de que ustedes opten por contabilizar o no como ingreso y gasto, que eso lo pueden hacer, si quieren, aunque seguiremos pensando que es una infracción política grave, sí que necesariamente hay que compatibilizar la compra de acciones de sociedades del sector público, porque eso sí que está... Gracias.

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

SR. GARCÍA ADANERO: *Gracias, señora Presidenta. Intervendré muy brevemente para decir que aquí no se vende humo y que la realidad es que gracias a la Administración socialista en este momento tenemos una autovía que acaba en un campo y por lo que he oído al señor Lizarbe, gracias también a la influencia de algún dirigente socialista respecto a su labor que hace en Madrid. Por lo tanto, yo creo que esa es la evidencia que ven los ciudadanos, cuando uno va por la carretera sabe lo que ha hecho Navarra y sabe que lo parte que le correspondía hacer al Gobierno Zapatero está sin hacer y acaba en el campo. Esa es la realidad y se puede decir aquí todo lo demás que se quiera.*

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Solo quiero contestar a la página del periódico que me ha sacado el señor Consejero y que no he tenido oportunidad ni siquiera de ver, o sea que me pilla fuera de juego, pero no se preocupe porque buscaré algún recurso para contestarle. En la última oportunidad que tuvo Uxue Barkos de hacer una pregunta al Gobierno preguntó sobre las inversiones que iba a hacer el Gobierno del Estado en el corredor ferroviario en Navarra. En la última oportunidad que*

tuvieron los Parlamentarios de UPN en Madrid de hacer una pregunta, que fue la semana pasada, el señor del Burgo preguntó sobre el ácido bórico y el señor Salvador sobre la megafonía de la manifestación de víctimas del terrorismo en Sevilla. Yo creo que también eso refleja la preocupación que tienen ustedes y sus Parlamentarios en Madrid con respecto a las inversiones del Estado y las que tiene nuestra Diputada. Gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Bueno, señor Lizarbe, voy a empezar no por lo menos trascendente pero sí con lo de no tanto calado. Alguien puede pensar que con este plan se han acabado las inversiones en carreteras en Navarra para los próximos cuatros años. Bueno, pues no es así, y además lo van a poder ver en el Presupuesto General de Navarra del año que viene, esto es un plan que se financia con los recursos de la sociedad SPRIN, pero en el presupuesto de carreteras del Presupuesto General de Navarra, el que se va a debatir aquí en las próximas semanas, van a ver ustedes que el resto de carreteras, el resto de actuaciones tienen su dotación económica y que en los cuatro años que quedan de trabajar en el plan va a haber dinero para esas carreteras, de lo cual también mañana hablaremos. Es decir, que nadie se piense que con esto se ha terminado la inversión en el resto de carreteras de Navarra.*

Me ha dicho que cada uno se defiende como puede. Bueno, yo diría que cada uno se defiende como debe. Yo creo que nos hemos defendido como debemos. Y ha dicho una cosa que no es que sea grave, porque no es una cuestión de gravedad, sino que es una cuestión de concepto. O sea, aquí venimos a hablar de nuestras carreteras, es que estas también son nuestras carreteras. Todas estas son nuestras carreteras. Lo que pasa es que las hace el Estado. Es que ese concepto que anida –y se lo digo porque yo lo he visto en directo, afortunadamente ya está cambiando–, esa visión que debe de ser del Partido Socialista, porque los otros tenían bien claro que no era así, que anida en el Gobierno central de que Navarra no existe, porque yo le puedo decir que Navarra no existe desde el punto de vista de infraestructuras, y que nos busquemos la vida, es que es todo lo contrario de lo que defendemos nosotros. Nosotros hemos dicho que construimos autovías en Navarra para el Estado y decimos que el Estado construya autovías para nosotros. Y, por tanto, nuestras carreteras son la autovía Pamplona-Logroño construida en Navarra y todas las demás autovías que tiene que construir el Estado para nosotros. Posiblemente discrepemos de forma severa en este aspecto. Nosotros sí que pensamos que España sigue siendo un conjunto nacional, donde unos hacemos unas cosas y otros hacen otras, pero no cachitos donde cada cual hace lo que le viene en gana.

Bien, desde el punto de vista de que usted va a facilitar esa información a los medios de comunicación, pues yo creo que llega tarde, porque el mismo día que a usted le llega al Parlamento ese libro les llega a los medios de comunicación y, por tanto, si no lo han querido publicar igual es por... Digo esto por lo siguiente, yo creo, y creo que tengo la razón, que a los navarros les va a interesar muchísimo más que se haga este plan de aceleración de carreteras, ver las obras y poder circular por ellas que el que usted les facilite el plan. Igual alguien se lo lee, pero yo lo que creo es que a los navarros realmente lo que les ha interesado es ver esa noticia de prensa, porque como afecta a decenas y decenas de miles de ciudadanos, están encantados con ese plan director acelerador de carreteras dentro del plan director general.

Y yo creo que poco más hay que añadir. Dice el señor Jiménez, de Aralar, que el ácido bórico y tal, pero ¿quiere usted que le traiga aquí todas las preguntas que hacen los Parlamentarios de UPN al Gobierno central sobre temas que afectan directísimamente a Navarra? Pero si es que es así, lo que pasa es que igual no dan tanto bombo y platillo de irse con un fotógrafo a sentarse, supongo que en los salones de... Este, desde luego, no es el despacho de Solbes... Pues igual no van con un fotógrafo detrás a hacerse la foto, pero le puedo asegurar... Lo que pasa es que, evidentemente –iba a decir una barbaridad–, no se hace ningún caso a los Parlamentarios de UPN, ninguno. Por otra parte, puede que sea lógico, pero a esta señora igual sí que le tenían que hacer caso, digo yo, y, si no, a ver qué vota en los Presupuestos Generales del Estado.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. Señorías, vamos a hacer un receso de cinco minutos. Reanudamos la sesión a menos cuarto.*

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 41 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 56 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las gestiones para incrementar la frecuencia de vuelos en Noáin.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Señorías, reanudamos la sesión y pasamos a abor-*

dar el segundo punto del orden del día, que es la comparecencia del Consejero para informar sobre las gestiones para incrementar la frecuencia de vuelos en Noáin. También ha sido solicitada por el grupo socialista, por lo que tiene la palabra el señor Lizarbe.

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. En el ya lejano día del 2 de noviembre de 2005 celebramos una comparecencia también del señor Consejero con este mismo tema y en la misma –he estado repasando el Diario de Sesiones– terminaba el señor Miranda diciendo: bueno, por mi parte nada más, yo creo que salvo que tenga otra cosa más que decir está centrado el tema, el Gobierno de Navarra va a seguir en los próximos meses negociando con compañías aéreas para que operen desde el aeropuerto de Pamplona y esperamos obtener algún resultado que sea satisfactorio para todos nosotros. Lo cierto es que ha pasado ya un año desde que se solicitó la comparecencia, que, repito, se celebró el 2 de noviembre de 2005, y lo que vemos es que nada ha cambiado en cuanto al aumento de operadores aéreos en el aeropuerto de Noáin, mientras que en el resto de ciudades de nuestro entorno –vamos a decirlo así– del norte de España, citando como tales a Vitoria, Bilbao, incluso Biarritz, Zaragoza o Santander, sí que se está no solo manteniendo sino incrementando.*

Por lo tanto, hemos solicitado esta comparecencia con la misma argumentación con la que lo hicimos el 2 de noviembre. Entendemos que la competencia del Gobierno de Navarra en materia de gestión de esta infraestructura, a efectos, quiero decir, de lo que es el número de operadores, etcétera, solventada cualquier duda que existía con la legislación anterior, está siendo claramente deficiente, salvo que nos demuestre lo contrario. Y, vamos, yo espero que nos diga el señor Miranda qué es lo que ha hecho y qué es lo que no ha hecho, sin necesidad de tener que recurrir a argumentaciones referidas al mal estado de la meteorología, cómo está la capa de ozono o el problema del hambre en el mundo, básicamente que nos diga qué es lo que ha hecho desde el 2 de noviembre hasta ahora o qué es lo que no ha hecho para que las cosas sigan igual de mal.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Como podrá comprender, la respuesta va a ser brevísima. Yo creo que ha hecho bien en leer este párrafo porque se ha hecho, efectivamente, lo que se decía en este párrafo, es decir, seguir negociando con un número muy importante de compañías aéreas. Yo creo que no merece la pena repetir todo lo que se pudo hablar aquel día sobre las condiciones no del aeropuerto como tal, que también podríamos hablar largo y tendido, sino de las circunstancias socioeconómicas y de entorno de Pamplona. No lo tenemos nada fácil, y la cosa es tan sencilla como que si fuera fácil y fuera evidente, evidentemente, ya operarían compañías aéreas en Pamplona por encima de las que ahora tenemos. Y también le quiero decir, para que no se piense lo contrario, que desde esta intervención de noviembre del año pasado tan solo Vitoria es la ciudad, algo que además ya estaba anunciado para entonces, y además yo creo que fue el motivo de la comparecencia, que ha accedido a tener una compañía de bajo coste operando en su aeropuerto. Nuestra opinión es que esa compañía, que es Ryanair, opera en Vitoria porque su competidor directo, que es Easyjet, opera en Bilbao, y, bueno, las cosas son como son, nosotros vamos a volverlo a repetir por enésima vez, esto es un mercado libre, los gobiernos regionales pueden apoyar para que esto vaya adelante, pero el apoyo es meramente testimonial, y, si no, creo que pueden recabar datos de cualquier Administración que esté llevando adelante ese tipo de apoyos dentro de la legalidad; es decir, ninguna compañía, y yo creo que hacen bien, vuela o deja de volar a un aeropuerto porque un gobierno autónomo ponga más o menos dinero porque realmente no es ese el objetivo de esas compañías.*

Bueno, pues ¿qué hemos hecho o no hemos hecho? Yo diría lo que hemos hecho, y lo que hemos hecho ha sido seguir trabajando y, como todo en esta vida, así como el plan director de carreteras es un tema que controlamos nosotros perfectamente y sabemos los tiempos y sabemos qué se puede hacer y qué no se puede hacer, cuando estás hablando con compañías privadas son fundamentalmente ellas las que controlan los tiempos y, bueno, nosotros lo que vamos a hacer es seguir en esa línea de negociación buscando por todos los sitios, hemos hecho muchísimas gestiones, evidentemente, todavía no ha cuajado ninguna, pero que no haya cuajado ninguna no significa que mañana no cuaje. Hoy estamos a 10 de octubre de 2006, veremos qué pasa a partir del día de hoy en adelante. Y esta es la situación en materia de más servicios aéreos en el aeropuerto de Pamplona.

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

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Gracias, señora Presidenta. Nosotros entendemos que las dificultades son igual para todas las ciudades de nuestro entorno geográfico, económico, social y político, y sí que más allá de que pueda haber algunos momentos o algunas cuestiones puntuales, como el caso de Vitoria, que será esa razón o será otra, lo*

cierto es que en estos momentos Vitoria tiene vuelos a bajo coste con Londres y con Irlanda; Bilbao con Berlín, con Frankfurt, con Munich, con Colonia, con ciudades de Austria, de Suiza, de Italia y de Francia, y también a Londres, Ámsterdam o Dublín; Biarritz con Irlanda, con el Reino Unido y con Alemania, con Frankfurt concretamente; Zaragoza o Santander tienen enormes facilidades para ir a Italia, Reino Unido y Alemania; y nosotros, simple y llanamente, estamos perdiendo una oportunidad concreta y muy importante, porque lo cierto es que cada vez que se instala una de estas aerolíneas en una aeropuerto de nuestro entorno, nosotros estamos más lejos de conseguirlo. Bueno, yo entendía por la comparecencia anterior y por otras comparecencias que usted solucionaba lo fácil y lo difícil, pero lo fácil se soluciona solo, para eso no los necesitamos, los necesitamos para lo que es difícil, pero además es para lo que se comprometieron, con la inestimable ayuda del CDN, por otra parte.

Lo que sí queremos saber es si tiene algo que ver en las gestiones que han realizado el que la compañía Air Nostrum esté ofreciendo vuelos más baratos a Madrid y Barcelona, de difícil contratación, por otra parte. Nos da la sensación de que es más una campaña publicitaria que otra cosa, que lo único que puede hacer es espantar a otras compañías por las gestiones que están haciendo ante otras compañías, entonces, queremos saber si es simplemente una respuesta, una defensa, una barrera que establece Air Nostrum o si es que con eso han tratado ustedes un poco de vestir al santo, porque, evidentemente, nosotros no estábamos hablando de eso, estábamos hablando de que hubiese nuevos operadores que incrementasen el tráfico aéreo de nuestra Comunidad.

Y luego nos sorprende que de alguna manera no haya una actuación coordinada por parte del Gobierno y de todas sus entidades o sociedades públicas, etcétera, porque es evidente que aquí no estamos pidiendo simplemente que haya más vuelos para que la gente vuele más barato, que es evidente que sí, estamos pidiendo que haya unos operadores aéreos porque estamos convencidos de que mejora la competitividad y la potencialidad económica de nuestra Comunidad. Por lo tanto, entendemos que ahí hay sociedades, muchas, y como, bueno, antes se ha dicho que todo se puede controlar desde este Parlamento, pues ¿qué hace Sodena con esto?, ¿qué hace la sociedad SPRIN?, ¿qué hacen todas las sociedades públicas y todas las entidades en las que el Gobierno de Navarra tiene la totalidad del capital o tiene una participación societaria importante? ¿Qué hace Caja Navarra? ¿Qué hacen, en definitiva, todas aquellas entidades públicas y privadas en las que tiene una participación el Gobierno de Navarra y es evidente que podía hacer bastante en esta línea? Nosotros no vamos a esperar al año que viene, señor Miranda, porque, si no, haremos la crítica política y nos dirá que es electoralista.

Por lo tanto, en fin, con todo lo que supone el debate parlamentario y sin que se entienda como nada más que eso, pero, evidentemente, nosotros exigimos resultados antes de final de año, y, si no, reconozca que su Gobierno ha sido incapaz de solucionar este tema.

Tuve la ocasión de estar en la Universidad Menéndez Pelayo en un curso que abrió el Presidente de Cantabria y, sinceramente, no tiene nada que ver con lo que nos ha dicho usted. Aquel hombre desbordaba optimismo en relación con este tema, quiero decir, claro, a la vez que señalaba los aviones en el aeropuerto de Santander, y lo cierto es que una Administración pequeña de una comunidad pequeña, con menos competencias, con menos autogobierno, con menos instrumentos técnicos y operativos de los que tiene la Comunidad Foral de Navarra, ha conseguido un aeropuerto de segundo o tercer orden y que sea un aeropuerto muy atractivo en una Comunidad que prácticamente se mueve en los mismos niveles de población que nosotros.

Entonces, en fin, estamos viendo que en otros sitios sí que se consigue con más facilidad que aquí, y, bueno, es evidente que Santander tiene playa y Pamplona no, eso nunca se lo exigiremos al Gobierno de UPN ni a ningún otro, me permito hacer la digresión en tono humorístico, pero sí que es cierto que el turismo de costa de Cantabria nada tiene que ver con el turismo de otros lugares de nuestro país que sí que suele ser, por otra parte, una de las razones por las que esas compañías aéreas se animan a ir allí, como Málaga, Gerona o Reus. Es evidente que el aeropuerto de Santander no reúne ese atractivo para las compañías porque no se desplazan masivamente miles de turistas del norte de Europa a pasar tres días allí a ponerse muy morenos y a marcharse a todo correr con muy poco gasto, estamos hablando de otro tipo de turismo que, desde luego, no es precisamente el cliente que buscan este tipo de compañías.

Por lo tanto, no nos explicamos esta razón y, repito, nosotros, el Partido Socialista, nos hacemos eco de lo que dicen los ciudadanos y de lo que dice, incluso, la Asociación de Jóvenes Empresarios, que ha sido muy clara y muy persistente, y nos parece que hay que solucionar este tema y que, desde luego, ustedes tienen que esforzarse más porque es evidente que esta asignatura la tienen claramente suspendida.

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

SR. VALERO ERRO: *Muy brevemente para dar las gracias al Consejero una vez más y para decir que, efectivamente, hay dificultades, aunque no se quiera decir, pues el destino turístico hace que todos los aeropuertos estén creciendo fundamentalmente a partir de ese destino turístico, y si los siguientes que crecen son aquellos aeropuertos donde de alguna forma las dificultades socioeconómicas no son tantas por el número de habitantes, por lo que representan, hay que entender que nosotros tenemos aeropuertos importantes no solo en España sino también en Francia, ahí está Biarritz, que también está resolviendo desde el punto de vista no turístico sino económico lo que puede ser esta zona norte o la zona sur de Europa, donde nos encontramos, y también hay que hablar claramente del número de habitantes y de la competencia que podemos tener alrededor.*

Sabemos de las dificultades que tiene el propio departamento a la hora de incrementar estos costos y que de verdad se basa en el convencimiento, lo que pasa es que aparte del convencimiento nos encontramos también con la cuenta de resultados de las propias compañías, que, al final, en un mercado libre donde no se puede generar problemas a ese mercado libre porque no sería legal, nos encontramos con que las compañías por mucho convencimiento al final su cuenta de resultados es la que es y la que va a fomentar. Desgraciadamente somos 600.000 habitantes y no hay playa, que fundamentalmente es lo que abarca a los destinos turísticos, ahí otras comunidades que por su número de habitantes o por su área de influencia pueden tener otra perspectiva y verdaderamente nos encontramos en lo que estamos.

Yo animo al Gobierno a seguir trabajando, como no me cabe ninguna duda de que lo está haciendo, en intentar conseguir que algunas de esas compañías se puedan ver implantadas con algún destino en Navarra. Y que esos destinos también influyan en que sean necesarios para los navarros, de alguna forma, en esos bajos costos, que sean con un destino efectivamente factible, porque si al final solo se consigue el bajo coste y resulta que va a un destino donde nadie quiere ir, pues apaga y vámonos.

Agradecemos las explicaciones y apoyamos al Gobierno para que siga trabajando, que sabemos lo que está haciendo, y a ver si es posible que más pronto que tarde podamos conseguir alguno de los objetivos. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Valero. Señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señora Presidenta. A mí en este tema se me ocurren simplemente algunas reflexiones. Dice el señor Consejero que no lo tienen fácil, y es verdad pues se ve que Navarra está rodeada de comunidades que tienen ofertas a precios asequibles en paquetes a Europa, fuera de temporada alta, y muy baratos, Zaragoza, Vitoria y demás. Entonces, no lo tenemos fácil. Sin embargo, hay una demanda potencial, porque Navarra tiene una capacidad económica y además en un sector de la población la capacidad y el interés por viajar es evidente, y yo querría saber si se han hecho estudios por parte del Gobierno de esa necesidad o se tiene indicios, tanto por parte del empresariado, que es fundamentalmente joven, que de una manera y otra durante el año pasado estuvo permanentemente en los medios de comunicación denunciando la necesidad de este servicio no resuelto, o realmente hay estudios hechos no sé si por las compañías o por el propio Gobierno y a la vista de los resultados se abandona por parte tanto del Gobierno como de las compañías la posibilidad de instalarse en la Comunidad Foral, porque a mí me parece que llevamos tiempo con este asunto y la verdad es que no se ha avanzado, no hay nada sustancial sobre ello. Por lo tanto, yo querría saber en qué medios nos podemos ver o qué realidades debemos tener para hacer fuerte el hecho reivindicativo de que vengan o la negociación para que se asienten o realmente hay una realidad que es que no le va a interesar más que a un sector muy pequeño de la población en Navarra.*

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

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Yo no argumentaré porque visto lo corta y lo sincera que ha sido la intervención del señor Consejero, y siendo consciente de la excelencia en la gestión tanto del señor Consejero como de su Gobierno, como ha quedado evidenciado en el punto anterior, no dudo de que es responsabilidad de las compañías el no haber sido capaces de captar la proyección que tiene esta Comunidad. Gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Jiménez. Señor Pérez-Nievas, tiene la palabra.*

SR. PÉREZ-NIEVAS LÓPEZ DE GOICOECHEA: *Pues creo que parte de razón tiene el señor Jiménez, no han sabido captar las compañías la excelencia de esta Comunidad* (RISAS)*, lo cual es una pena, ciertamente, pero, bueno, ellos tendrán sus criterios comerciales. En todo caso, conociendo cuál es la realidad del mercado de los vuelos de bajo coste y después de las explicaciones que en su momento nos traslada el Consejero sobre cómo funcionan y por qué esos bajos costes, que tienen que llenar aviones de un solo tipo con 180 pasajeros diarios para poder hacer rentable la operación, etcétera, y conociendo la realidad de la necesidad de tener cercano un aeropuerto importante o*

una ciudad importante y así ser el aeropuerto secundario, pues Pamplona tiene dificultades obvias como que la ciudad más importante del norte de España, que es Bilbao, tiene a distancia menor un aeropuerto similar como el de Vitoria o el de Santander, y por ahí intuyo que deben estar las razones por las cuales estas compañías de bajo coste han optado por esos otros dos aeropuertos.

También tenemos que luchar con Zaragoza, porque Zaragoza también se ha convertido en un aeropuerto secundario, un aeropuerto que da servicio a una zona de más de un millón o millón y medio de habitantes si contamos las comunidades limítrofes y se ha reconvertido en un aeropuerto de segunda, porque, por los datos que se nos aparecen, en su momento movía en vuelos regulares menos viajeros que incluso Pamplona, por tanto, es cierto que tenemos una dificultad añadida para convertirnos no ya en secundarios sino a lo mejor en aeropuerto de tercer orden.

Y tampoco se mide el nivel de excelencia de una comunidad por el número de compañías de bajo coste que se movilizan, porque creo que es un medio de transporte muy propio para el turismo pero a lo mejor poco apropiado para viajes de negocios, etcétera. Y me da la sensación, por el tipo de precios que mueven, de que son muy baratos en unas determinadas franjas de tiempo y de horarios y poco razonables en otros.

Entonces, creo que lo que hay que hacer simplemente es ver la necesidad de que eso sea como que si no tienes aeropuerto con vuelos de bajo coste ya no estás en el mundo, puede ser eso cierto o no, a mí me parece que lo que conviene es tratar de que eso deba ser así para convertir esta Comunidad en un referente turístico, pero el referente turístico también juega en su contra por una razón, es decir, no es solamente Pamplona la que se visita en estos vuelos, quien va a Bilbao, quien va a Santander o quien va a Vitoria luego tiene, digamos, el atractivo turístico de una zona concreta que se extiende, en este caso las comunidades autónomas del País Vasco y Navarra, igual que quien vuele a Biarritz.

No se desarrollan tampoco otros aeropuertos como el de San Sebastián, quizás por las propias dificultades orográficas, tampoco se desarrolla Logroño. En fin, nosotros estamos en ese nivel y es cierto que no es agradable reconocer que estamos en un nivel malo en cuanto a aeropuertos, en tercero, y convendría también que las mejoras del aeropuerto se hicieran cuanto antes para poder ofertar mejores condiciones técnicas, que también en algún caso se han planteado como disuasorias para algunas compañías, pero, bueno, reconocer las dificultades no quiere decir que se deba bajar el esfuerzo en tratar de conseguir que eso sea así, pero siempre que sean destinos que pueda vislumbrarse que aparte de hacer ese turismo van a suponer una mejora para recibir más aviones que para que salgan aviones desde Pamplona. Creo que lo interesante para esta Comunidad es que se reciban vuelos para poder hacer atractiva la zona y generar riqueza. Creo que es difícil por las componentes que algunas de ellas se plantean, que es complicado, pero no por eso tiene que ser un imposible, y habrá que tratar de hacerlo para, desde luego, potenciar esa parte turística que es lo que yo creo que con estas compañías de bajo costo se realza fundamentalmente.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Pérez-Nievas. Señor Miranda, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Pues no ha habido nada nuevo en la exposición de quien ha pedido la comparecencia, el señor Lizarbe, respecto a lo que ya se habló el año pasado, o sea que creo que no tiene ninguna novedad esta comparecencia, más allá del control que le compete de ver qué está haciendo el Gobierno, y, repito, el Gobierno sigue trabajando mucho en este campo. Creo que sería absurdo detallarlo aquí porque tampoco viene al caso.*

También le puedo decir que me alegro porque ahora sí que parece que las sociedades públicas tienen que hacer muchas cosas, porque antes parece que no había nada que hacer con ellas; me alegro de que sea así. Es evidente que el Gobierno de Navarra coordina todos los esfuerzos no solo de las sociedades públicas sino también de otros departamentos en esta materia, y, en particular, el único acuerdo que hay vigente en materia aérea en este momento en Navarra, que es con Portugal, precisamente se ha hecho a través de la sociedad pública SPRIN, es decir, si hay vuelos a Lisboa –o sea que tampoco estamos incomunicados con el resto del mundo– es por un convenio realizado con SPRIN.

Lo que me sorprende es que diga que nos exige que una compañía privada opere en Pamplona de aquí a final de año. Bueno, en fin, usted igual me puede exigir que se acelere el plan director de carreteras, que eso sí que depende de nosotros, pero exigir que traigamos por las solapas una compañía privada de aquí a final de año creo que es una pretensión un poco peregrina. Yo lo que digo es que es un mercado, lo repito, muy complejo.

También hay que recordar, porque aquí parece que todos somos muy listos, no lo digo por usted, lo digo por nosotros, pero hay que recordar que hace tres años prácticamente este mercado no existía, ha sido un boom *a nivel europeo y, por tanto, en esos* booms *quizás Navarra no es la región número diez de Europa, en otras cosas*

somos la uno, en otras la diez y en este caso, desde el punto de vista de tamaño y de atractivo turístico, evidentemente, no estamos ni mucho menos como Santander. No nos compare usted con Santander porque, desde el punto de vista turístico, toda la provincia de Cantabria, sin ningún demérito de Navarra, no tiene nada que ver con lo que puede ofrecer la Comunidad Foral hoy por hoy desde el punto de vista sobre todo de playa y de un montón de aspectos.

También hay que decir que Santander tradicionalmente ha tenido una relación vía ferry con Gran Bretaña durante muchísimos años, que en buena parte ha sido sustituida por los vuelos de bajo coste, y Cantabria en población es exactamente igual que Navarra. La comunidad autónoma no es pequeña, no es pobre, no, no, la Comunidad de Cantabria, desde el punto de vista de la política de transportes, tiene las mismas competencias y supongo que los mismos recursos económicos que el Gobierno de Navarra, y, por tanto, lo han tenido, entiendo yo, mucho más fácil, y creo que sería absurdo que Pamplona tuviera compañía de bajo coste y Santander no, porque evidentemente a estas compañías, como ya dije en su día, lo que les interesa es traer gente de Europa a España, les importa muy poco si los navarros quieren volar, lo que quieren es traer a británicos, a alemanes o a holandeses a un sitio donde puedan hacer turismo y hacer sus movimientos con gente de Europa.

De cualquier manera, la preocupación es compartida sin ningún género de dudas. Creo que Navarra merece tener vuelos, sobre todo de conexión internacional, y también le puedo decir, para que no haya ningún género de dudas, que la política tarifaria que está haciendo en este momento Air Nostrum no tiene nada que ver con ningún pacto con el Gobierno de Navarra, y quizás lo he dejado así entrever pero ni mucho menos, nosotros no buscamos eso, evidentemente, y en eso creo que coincidimos. Lo que es posible es que la compañía Air Nostrum esté viendo que igual en Navarra dentro de un plazo razonable pueda haber otras compañías –eso no lo sabemos– y entonces está adoptando sus políticas defensivas, como hacen siempre estas compañías, con muchos meses de antelación. Pero, desde luego, no hay ningún pacto con la compañía Air Nostrum para que se bajen los precios, porque, efectivamente, y también coincido en eso con usted, ese no es el objetivo del Gobierno de Navarra en cuanto a estrategia. Creo que en esto coincidimos plenamente. Por mi parte, nada más y estaré encantado de poder venir a anunciar al Parlamento, el día que se produzca, que Navarra cuenta con mejores servicios aéreos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muy bien. Gracias, señor Miranda. Señor Lizarbe, si es posible, brevemente.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Brevísimamente, señora Presidenta. Nosotros nunca hemos dicho que no queremos saber nada con las sociedades públicas, yo he mencionado a Sodena, y ya sabe el señor Consejero quién estaba gobernando cuando se creó, por lo tanto, no tenemos ningún problema con las sociedades públicas. Todo lo contrario, nos parece que las sociedades públicas en determinados momentos tienen una capacidad de agilidad que igual no tiene la Administración y, por tanto, sí que nos parece que si no están funcionando las cosas a través de los mecanismos habituales hay que poner en marcha otros.*

En cualquier caso, nos parece, y ahí sí que creo que hay coincidencia con el Gobierno, que es importante que haya esos vuelos no como se ha podido decir por parte de algunos otros portavoces de que hay que ver si ese servicio interesa o no interesa a los navarros. No se trata de eso, aunque también, pero sería un efecto colateral. De lo que se trata es de que cuando cualquier empresa viene o está pensando en instalarse lo que hace es consultar con qué aeropuertos de Europa está conectado nuestro aeropuerto, ese es el tema, y en este momento le tengo que decir que solamente está conectado con Lisboa, y de alguna forma eso da una imagen muy pobre, simplemente. Por lo tanto, a nosotros más que por ver si se demanda ese servicio por los ciudadanos navarros, que hay que tenerlo en cuenta, nos parece más importante meterlo en el dossier de competitividad de la propia Comunidad en ese sentido.

Y, desde luego, no todos los aviones de estas compañías tienen 180 plazas. Porque eso ya lo hablamos la última vez, señor Pérez-Nievas, y no es así, como probablemente el Consejero, por lo que dice, conoce. Hay de 180 plazas y aviones también pequeñitos, que no se emplean para turismo, sino que se emplean precisamente para negocios, esa es la realidad.

Y en cualquier caso, en este como en otros servicios, no es tanto un servicio que sea un fin en sí mismo, de lo que se trata es de crear afición, si me permiten la expresión. Ahora están estas compañías de bajo coste, bueno, pues como si en el futuro las hay de alto coste, en definitiva, de lo que se trata es de mejorar la conectividad del propio aeropuerto de la Comunidad. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Lizarbe. Muchas gracias también al señor Consejero y al señor Purroy por acompañarnos una vez más. Señorías, gracias por su trabajo, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 21 MINUTOS.)