DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura | Pamplona, 3 de octubre de 2007 | NÚM. 1

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. TXENTXO JIMÉNEZ HERVAS

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 3 DE OCTUBRE DE 2007

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces y a petición de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para que esta informe sobre las líneas políticas generales que va a desarrollar su Departamento en los próximos cuatro años.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 10 horas y 3 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces y a petición de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para que esta informe sobre las líneas políticas generales que va a desarrollar su Departamento en los próximos cuatro años.

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

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

Se suspende la sesión a las 11 horas y 12 minutos.

Se reanuda la sesión a las 11 horas y 23 minutos.

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores Vázquez Royo, a quien contesta la Consejera, Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Amezketa Díaz (G.P. Nafarroa Bai) y Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra) y la señora Figueras Castellano (A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), a quienes contesta, conjuntamente, la Consejera (Pág. 16).

Se levanta la sesión a las 14 horas y 34 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 3 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces y a petición de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para que este informe sobre las líneas políticas generales que va a desarrollar su departamento en los próximos cuatro años.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Buenos días a todos y a todas, en especial a la señora Consejera Laura Alba y a los miembros de su departamento, por la presencia en esta Comisión. Quiero comunicar a los miembros de la Comisión que dirigiré las Comisiones en euskera, está avisado el Servicio de Traducción y, por lo tanto, a partir de este momento la escasa intervención que tengo que tener la haré en euskera.*

(1) *Erregelamenduak markatzen duen bezala, batzorde honen bilkura hasi eta lehenengo hitza PSNren ordezkariak izanen du, zeren haiek eskatu baitute kontseilariaren agerraldia, eta gero kontseilariak berak eskatu zuen agertzea. Ondoren, kontseilariak izango du hitza. PSNren bozeramailea hasiko da. Eskerrik asko.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Gracias, señor Presidente. Señoras y señores Parlamentarios, agradezco la presencia de la señora Consejera y de los responsables de su departamento que le acompañan y les doy a todos ellos la bienvenida a esta Comisión Parlamentaria. Señora Consejera, le deseo suerte y éxitos en su gestión, aunque a tenor de lo que está cayendo últimamente y de lo que luego haré algún previo apunte, va a necesitar suerte y alguna cosa más también.*

Es una costumbre, como usted sabe, que al inicio de la legislatura los Consejeros comparezcan en el Parlamento. En esta ocasión lo hacen a petición del Grupo Parlamentario Socialistas del Parlamento de Navarra y el objeto es para que puedan exponer ustedes las líneas maestras de lo que va a ser la acción política que va a aplicar a lo largo de esta legislatura su departamento. Nos encontramos, y es obvio decirlo, ante una nueva legislatura que se va a caracterizar por la existencia de un Gobierno con apoyo minoritario en la Cámara, por lo tanto, la dinámica parlamentaria en la presente legislatura necesariamente ha de ser muy distinta con respecto de lo que fue en la pasada, cuando la mayoría parlamentaria que ustedes ostentaban aplicaba demasiado lo que es conocido vulgarmente como rodillo, y nunca mejor dicho lo de rodillo, entendiendo que en esta Comisión esa herramienta se debe utilizar para fines prácticos y no en lo que significa el símil de la acción política. Señora Consejera, usted debe ser consciente de que las cosas han cambiado sustancialmente y desde luego las formas y los talantes también han de cambiar necesariamente en la legislatura que ahora comienza. La invito a mantener esa actitud y predisposición, señora Consejera. Ese cambio también se ve refle-

---

(1) Traducción en pág. 28.

jado tanto en la nueva responsable del departamento como en el portavoz del Grupo Socialistas del Parlamento de Navarra en esta Comisión y, en consecuencia, confío en un buen entendimiento con mi grupo parlamentario a través de mi persona en calidad de portavoz del mismo. Es muy importante no perder la perspectiva de que el Parlamento en esta legislatura ha pasado a ser el eje de la vida política en Navarra. Esta cuestión no debe ser olvidada a lo largo de ella, y menos por usted, señora Consejera.

Como se ha dicho en varias ocasiones, principalmente por el portavoz de mi grupo parlamentario, al Gobierno de Navarra le hemos dado la oportunidad de demostrar que tiene que gobernar para todos y además hacerlo bien. Esa acción de gobierno la va a tener que revalidar día a día tanto desde el Palacio de Navarra como en esta sede Parlamentaria. Señora Consejera, ahora tiene la ocasión de exponernos su programa para estos próximos cuatro años, esperamos que la exposición sea lo más pormenorizada posible tratándose de un departamento cuya acción de gobierno pasa por la conservación en muchos casos y ejecución de nuevas infraestructuras cuyo desarrollo tiene que tener presencia a lo largo y ancho de toda la geografía navarra, sin olvidar el capítulo de transportes y comunicaciones, muy importantes y fundamentales para el desarrollo equilibrado y sostenible de esta Comunidad.

Tenemos, señora Consejera, la esperanza de que con su intervención nos convenza de que tiene bien identificados los proyectos y las necesidades de los ciudadanos y también bien planificadas las inversiones. En ese caso, el Grupo Parlamentario Socialista del Parlamento de Navarra hará un ejercicio de responsabilidad de la acción política y colaborará con el Gobierno en todo aquello que sea posible; si ustedes lógicamente hacen lo contrario le garantizamos una oposición seria, responsable, pero no por eso menos contundente. Al hilo de esto, quiero recordarle, señora Consejera, que llevan ustedes muchos años haciendo alarde y presumiendo de la escrupulosidad en las adjudicaciones, de la vigilancia y control de las ejecuciones y de la eficiencia en el gasto de las obras públicas, todo ello respecto de actuaciones anteriores altamente o ampliamente criticadas por ustedes. Pues bien, la realidad en estos momentos, en el caso que nos ocupa, es muy diferente y el informe de la Cámara de Comptos pone de manifiesto que la actuación del Gobierno de Navarra, tanto en la ejecución de la obra como en el control del gasto en la Autovía del Camino, supone un auténtico varapalo en relación con lo actuado por el Gobierno de Navarra, además de encontrarnos en este caso ante un auténtico despilfarro llevado a cabo con los impuestos de todos los navarros. A pesar de todo, mi grupo parlamentario quiere dejar claro que la postura ha sido en todo momento favorable a que esta obra se realizase. Por otra parte, el sistema de peaje en sombra es un sistema válido para hacer frente a grandes infraestruturas, teniendo en cuenta que el modelo de financiación que se aplica es muy diferente al directo de inversión a través de los Presupuestos Generales de Navarra. Ustedes con su actuación en la obra de la Autovía del Camino, según las conclusiones derivadas del informe de la Cámara de Comptos, no solo lo han puesto en entredicho sino que lo han hecho trizas. Actuaciones como esta acentúan el descrédito de las Administraciones y, por lo tanto, no pueden tener cabida en adelante en la acción de Gobierno. Tómese muy en serio esta cuestión para que las cosas puedan coger otro rumbo muy distinto que el del inicio de la legislatura que usted tiene que afrontar como responsable del Departamento de Obras Públicas. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (2): *Kontseilari andreak esan didan bezala, berak ere eskatu zuen agertzea. Beraz, jarraian bere departamentuak aurrera eramango dituen ildo politiko nagusiei buruz aritzeko, hitza du kontseilari andreak.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenos días. Es un placer comparecer a petición del Partido Socialista, y, como sus señorías saben, a petición propia también, en esta Comisión que tuve el honor de presidir durante la legislatura pasada en mi condición de Parlamentaria Foral.*

Es muy grato para mí en esta primera comparecencia como Consejera ver caras conocidas, por lo que no quiero comenzar sin saludar cordialmente a viejos compañeros ni, por supuesto, sin dar la bienvenida a los nuevos Parlamentarios miembros de esta Comisión. A todos quiero expresar que, precisamente por mi experiencia como Parlamentaria, concedo el mayor grado de respeto a la labor de esta Cámara. Conozco el cometido que los diferentes grupos parlamentarios deben llevar a cabo y es mi deseo colaborar con ustedes al máximo. Espero lo mismo de sus señorías, y confío en que la exigencia y las aportaciones que se viertan en el seno de esta Comisión servirán de constante acicate de mi labor al frente del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra.

Quiero decirle, señor Vázquez, que ha hecho usted la crítica antes de escuchar la exposición,

(2) Traducción en pág. 28.

me referiré posteriormente y de manea aislada al tema en el que usted ha incidido respecto a la Cámara de Comptos porque me parece un tema muy serio y muy importante y me gustaría sin duda dejar clara cuál es la posición de este departamento y del Gobierno de Navarra. En cualquier caso, comprendo, y lo esperaba, que esta cuestión salga aquí, pero comprenderán que yo venía aquí a explicar las líneas generales de la labor del departamento en esta próxima legislatura y es lo que quiero hacer en primer lugar. Como después tendremos ocasión de hablar, si le parece lo comentaremos con detalle.

Antes de exponer las líneas de actuación del departamento en esta legislatura, me van a permitir que les presente a quienes me acompañan. Ellos son el Director General de Obras Públicas, don José Luis Echávarri Arraiza, que es ingeniero del departamento desde el año ochenta y cinco y ocupa el cargo desde la pasada legislatura; la nueva Directora General de Transportes, doña Susana Labiano Bastero, a quien muchos de ustedes conocerán por su trabajo en la Dirección del Servicio Navarro de Empleo; y la nueva Jefa de Gabinete, doña Miryam Ezcurdia Soria. También les ruego me permitan agradecer públicamente la disposición que ha tenido mi antecesor en el cargo, el Vicepresidente y Consejero de Economía, el señor don Álvaro Miranda, quien ha puesto su experiencia a mi disposición y cuya eficiente y honesta labor al frente del departamento heredo cual valioso legado con respeto y con responsabilidad. Tomo ahora su testigo con ilusión, con fuerza y con compromiso.

No es para menos, pues soy consciente de que tras las grandes cantidades de hormigón que hacen posible las obras públicas y los cientos de preceptos legales que regulan el sector del transporte, subyace la verdadera misión del departamento: facilitar el acceso a los ciudadanos a todos los servicios que mejoren su bienestar, en condiciones de igualdad de oportunidades y con la máxima seguridad. Por ello, la gestión del departamento estará encaminada en todo momento a la consecución de dos objetivos generales fundamentales. El primero es aumentar la calidad de vida de los ciudadanos y satisfacer las necesidades de comunicación y movilidad de personas y de mercancías, así como el abastecimiento de agua de calidad, que son factores directamente relacionados con el desarrollo y el bienestar de la población y con la generación de oportunidades económicas y sociales para sus habitantes. Las condiciones de accesibilidad de un territorio son indicadores del grado de desarrollo de su sociedad. Y el segundo: fomentar el desarrollo económico.

La disponibilidad de agua a un precio razonable es un factor clave para permitir el desarrollo urbano, industrial y agrícola. Con este objetivo se planificarán las actuaciones en materia de obras hidráulicas por parte del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. En lo que respecta a las infraestructuras y política de transporte, la accesibilidad a los mercados, proporcionada por unas infraestructuras viarias, ferroviarias y logísticas incardinadas en los grandes ejes nacionales e internacionales, es básica para la competitividad de nuestra economía y para su desarrollo. Este será también un punto de vista estratégico que guiará la planificación de nuestra acción en el departamento, tanto desde la Dirección General de Obras Públicas como desde la Dirección General de Transportes. No en vano el sector del transporte y la logística ha sido identificado como uno de los once sectores económicos estratégicos por el tercer Plan Tecnológico de Navarra. Nuestra acción, dirigida a dar cumplido alcance de dichos objetivos generales, estará presidida por los siguientes principios: rigor, eficiencia y transparencia en la gestión; sostenibilidad y respeto al medio ambiente; igualdad de oportunidades en la accesibilidad de ciudadanos y del sector productivo a las redes de comunicación; seguridad en la construcción y seguridad en el servicio; y visión estratégica que optimice las posibilidades de Navarra derivadas de su situación geográfica, social y económica. Estos objetivos y estos principios se van a ver materializados en las siguientes líneas de actuación que a continuación pasaré a exponer, comenzando por la Dirección General de Obras Públicas.

En primer lugar, quiero referirme a uno de los proyectos de más alcance estratégico dentro de las obras públicas de Navarra, me refiero en este momento a obras hidráulicas, el Canal de Navarra, que satisfará las necesidades de agua de la Comunidad Foral de Navarra del siglo XXI, de forma que su carencia no sea un factor que coarte todo su potencial de desarrollo urbano, industrial y agrícola. Como saben sus señorías, el Canal de Navarra es una actuación que se está desarrollando eficaz y fielmente, mediante la empresa pública Canal de Navarra, S.A., según lo establecido en el convenio de cooperación firmado en 1998 entre la Administración General del Estado y el Gobierno de Navarra. Considero que este proyecto es un modelo ejemplar de colaboración entre las dos Administraciones, que, en cumplimento fiel de sus compromisos mutuos, están obteniendo unos resultados de los que Navarra ya se beneficia. Doscientos ochenta mil navarros de la cuenca de Pamplona tienen garantizado el suministro de agua desde Itoiz a través del Canal de Navarra, y ya están en riego las primeras transformaciones en regadío desde el Canal de Navarra, en el sector I. Desde la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, este proyecto seguirá teniendo el

mismo apoyo que ha tenido desde su origen, de forma que, en esta legislatura, el canal llegará hasta el río Aragón en 2011, con el objetivo de terminar la segunda fase hasta Ablitas en 2015.

En cuanto a las infraestructuras de transporte, hay que tener presente que en el período actual se están planificando y construyendo en España los ejes estratégicos del transporte ferroviario y viario, así como los nudos intermodales que servirán a la economía europea del siglo XXI. Que estos ejes de transporte se integren en la Comunidad Foral será un factor clave para nuestro desarrollo en el presente siglo. La política de infraestructuras de transporte que fomentaremos será coherente con los principios del Libro Blanco La Política de Transporte de cara a 2010, de la Comisión Europea, y con los principios del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte –PEIT– aprobado por el Consejo de Ministros el 15 de julio de 2005.

Apoyamos el transporte ferroviario para el tráfico de mercancías y pasajeros de largo recorrido, reservando a las carreteras el transporte regional y local. Pretendemos que, dada nuestra situación geográfica, nuestras infraestructuras se incardinen en los ejes viarios y ferroviarios europeos, para poder acceder a los centros de desarrollo y a los mercados del centro y este de Europa, con medios de transporte sostenibles y competitivos. Pretendemos crear una red estratégica de vías de altas prestaciones que permitan conectarnos de forma segura, rápida y económica con nuestro entorno próximo regional, estructurando nuestro territorio. También es nuestro objetivo completar y mantener una red viaria comarcal y local mallada que, partiendo de la red estratégica, permita de forma segura el acceso de los ciudadanos a lugares de ocio y de servicios. Mantenemos el objetivo de que el 99 por ciento de la población de Navarra se sitúe a menos de veinte minutos de una vía de gran capacidad.

Las actuaciones más significativas que queremos destacar en infraestructuras viarias son las siguientes: en primer lugar, la conexión de la A-12, Autovía del Camino de Santiago, con la Red de Carreteras del Estado en La Rioja. La A-12, Autovía del Camino de Santiago, fue puesta en servicio en septiembre de 2006, habiendo quedado pendiente la conexión con la Red de Carreteras del Estado. Los positivos efectos de la puesta en servicio de esta infraestructura sobre el desarrollo local en la zona de influencia son ya evidentes. Ejemplo de ello es el polígono industrial de Los Arcos, el polígono industrial de Puente la Reina-Obanos o el área de actividad económica de Estella, entre otros. La conexión de esta autovía con la autopista AP-68 y con la N-232 en La Rioja potenciará este efecto dinamizador en la economía de la zona.

Como consecuencia del protocolo para establecer el marco general regulador de las actuaciones para redacción del Estudio informativo y del proyecto de construcción de la conexión Autovía del Camino de Santiago A-12 con la futura autovía A-68 y la AP-68 en La Rioja, se llama así literalmente, firmado con el Ministerio de Fomento en fecha 30 de marzo de 2006, se está avanzando en la tramitación administrativa del proyecto de esta conexión. El estudio de impacto ambiental y el proyecto de trazado están terminados y, tras la conformidad de la Comisión de Seguimiento, han sido enviados por el Ministerio de Fomento al Ministerio de Medio Ambiente para la tramitación de la evaluación ambiental. Durante esta legislatura se firmará el convenio para la ejecución de las obras y, por nuestra parte, pondremos todos los medios para que se finalicen, aunque la potestad la tiene el Estado, como sus señorías saben. Hablaremos también del desdoblamiento de la N-232 entre Castejón, Tudela y entre Buñuel y Cortes, el tramo navarro de la N-232, A-68 Autovía del Ebro en los tramos desdoblados, es uno de los corredores de la red viaria de la Comunidad Foral que mayor tráfico pesado soporta, con una IMD, intensidad media diaria, del orden de diecisiete mil, de los cuales siete mil son camiones. El desdoblamiento de este eje, además de ser una imperiosa necesidad derivada de las intensidades de tráfico que soporta, se justifica tanto por el efecto dinamizador que tendrá sobre la economía de la zona, como por la seguridad y la accesibilidad que proporcionará a las importantes poblaciones del entorno por las que discurre. A fecha actual, están construidos veinte kilómetros del eje correspondientes a la variante este de Tudela y al tramo Tudela-Buñuel. Ya están en construcción los tramos Castejón-variante este de Tudela, con 7,1 kilómetros, y Buñuel-Cortes, 6 kilómetros, que serán finalizados en el año 2008, con lo que el tramo navarro de la A-68 Autovía del Ebro quedará completado.

En cuanto a la A-21, Autovía del Pirineo Pamplona-Jaca-Huesca, este proyecto, al que da continuidad la Autopista Huesca-Lérida, constituirá el corredor más corto entre el País Vasco y Cataluña. Su potencial es muy alto, ya que se integra en un corredor de conexión de dos regiones punteras en desarrollo económico. Competirá con el eje del Ebro, y generará similares efectos activadores sobre la economía de su entorno. Además jugará un papel estructural sobre el noreste de Navarra, que es el único cuadrante que carece actualmente de autovía, facilitando así su accesibilidad. De este corredor se han construido, en la anterior legislatura, el tramo cero, correspondiente al nudo de Noáin ,y el tramo uno, entre Noáin y Monreal. Está en fase de ejecución el tramo Monreal-Izco y recientemente se ha adjudicado el tramo Izco-

Venta de Judas. Estos tramos serán puestos en servicio en el año 2009. Con ellos se mejorará sustancialmente la accesibilidad a Pamplona desde la comarca de Sangüesa, y la de los valles del norte pirenaico de Navarra. El tramo Yesa-límite de provincia está en fase de redacción de proyecto, en coordinación con el Ministerio de Fomento, que está redactando el proyecto del tramo contiguo situado en la Comunidad Autónoma de Aragón. Este tramo, junto con el tramo Venta de Judas-Yesa, serán licitados previsiblemente en los ejercicios 2009 y 2010, en función del desarrollo de las obras acometidas por el Estado en el territorio aragonés y en el catalán.

En cuanto a la autovía Medinaceli-Soria-Tudela, mediante resolución de 30 de mayo de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, se formuló la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto Autovía A-15: entre Soria, este, y Tudela. Recientemente, por resolución de fecha 28 de junio de 2007, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento aprobó definitivamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, publicándola en el Boletín Oficial del Estado el 30 de julio de 2007. En el proceso de información pública, el Gobierno de Navarra alegó que la financiación le corresponde al Estado, según el acuerdo de colaboración para la realización de infraestructuras de transporte firmado por el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra el 17 de diciembre de 2002. En este acuerdo se establecieron los compromisos de construcción de diferentes ejes viarios estratégicos que deben ser ejecutados y financiados, tanto por la Administración General del Estado como por la Administración de la Comunidad Foral de Navarra. En lo que respecta a la vía de gran capacidad Medinaceli-Soria-Tudela, el compromiso de ejecución y financiación en su totalidad fue asumida por la Administración General del Estado –Ministerio de Fomento–. Por ello, el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones entiende que, con base en el convenio de infraestructuras al que hemos hecho referencia anteriormente, la financiación de esta infraestructura en Navarra debe ser realizada por la Administración General del Estado.

Mejora del eje de Belate N-121-A. Se trata del eje que estructura territorialmente la zona de Baztán y Cinco Villas, y da salida hacia Francia e Irún a un importante flujo de tráfico pesado, tanto de origen navarro como de tránsito. El eje ha tenido un fuerte impulso de mejoras con las obras terminadas en la legislatura anterior y que actualmente se encuentran en servicio. Estamos hablando de los túneles de Larrakaitz y Arrigaztelu, el tramo Zozaia-Doneztebe/Santesteban, la variante este y oeste de Oronoz Mugairi y los túneles de Ezkaba. La mejora anterior se culminará con las obras actualmente en ejecución: los tramos Etxalar-Bera/Vera de Bidasoa, Sunbilla-Etxalar, Bera/Vera de Bidasoa-Endarlatsa y variante de Ostiz, que serán terminados en 2009. Por otra parte, el convenio firmado con la Diputación Foral de Gipuzkoa para el desarrollo de las obras del tramo Endarlatsa-Irún, se está cumpliendo escrupulosamente, habiéndose iniciado las obras que finalizarán en mayo de 2009.

En cuanto al eje Estella-Tafalla-Sangüesa, NA-132, las obras en este eje obedecen a la voluntad de mejora de la carretera, cuyas dimensiones no se adaptan a las necesidades del tráfico que discurre por ellas. Esta actuación está incluida en el segundo Plan Director de Carreteras 2002-2009, aprobado por el Parlamento de Navarra el 12 de noviembre de 2002. Se encuentran actualmente en construcción los tramos variante de Eslava, Eslava-Sada, Sada-variante de Aibar y los accesos a Ujué. De estos tramos el primero y el último finalizarán en el año 2007, y el resto, a mediados de 2008.

En cuanto a las variantes del eje del Ebro NA-134, la carretera NA-134, eje del Ebro, constituye un importante eje de comunicación que estructura la margen izquierda del río Ebro, que se cierra con la recientemente construida variante este de Tudela. En dicho eje, está prevista la construcción de las variantes de Mendavia, Lodosa, Andosilla, Azagra, Milagro, Valtierra y Arguedas. Con fecha 28 de mayo de 2007, el Gobierno de Navarra aprobó, mediante acuerdo de Gobierno, el proyecto sectorial de incidencia supramunicipal de las variantes de Mendavia, Lodosa, Andosilla, Azagra, Milagro, Valtierra y Arguedas, en la carretera NA-134, eje del Ebro. Salvo en el caso de la variante de Azagra, se ha formulado declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de cada una de las variantes. Actualmente, el proyecto de construcción de todas estas variantes está en proceso de redacción. La licitación correspondiente de las obras se realizará en 2008, y su construcción finalizará en 2009.

Supresión de travesías conflictivas. Dentro de este apartado se incluyen las actuaciones tendentes a eliminar travesías conflictivas por su peligrosidad, flujo de tráfico, o tipo de tráfico, principalmente pesados. A lo largo de esta legislatura se ha previsto la construcción de la variante de Corella, variante de Allo, variante de Irurita-Elizondo, variante de Lekunberri-Albiasu y la ejecución del vial Donapea-Pamplona. De entre ellas, la variante de Allo está en fase de inicio de obras, y el resto en distintas fases de tramitación del correspondiente estudio informativo.

La conexión viaria Navarra-Pirineos Atlánticos es otro proyecto de carácter estratégico que se

encuentra en fase de maduración. Está concebido como un eje de carácter regional que nos conectará con el Departamento francés de Pirineos Atlánticos, con el que tenemos 150 kilómetros de frontera y con el que apenas tenemos ninguna relación. Pretendemos, a través de este eje, potenciar la accesibilidad entre las dos comunidades vecinas de forma que se revitalice su comercio y sus relaciones económicas y culturales. Cabe recordar que se está desarrollando un estudio informativo, a nivel de anteproyecto, en el marco de un convenio entre Pirineos Atlánticos y Navarra. El estudio, con un coste de 1,8 millones de euros, es financiado al 50 por ciento por ambas Administraciones, y cuenta con un 30 por ciento de financiación europea. En el momento actual está muy avanzada la redacción del estudio informativo y el estudio de impacto ambiental. Se ha consensuado el formato del corredor, que será una carretera de dos carriles, con un carril de adelantamiento en todo su recorrido. La tramitación administrativa se ha iniciado de forma simultánea y coordinada entre las dos Administraciones a finales del año 2006. Por un lado, el proceso de consultas previas en España, que inicia la evaluación de impacto ambiental, y por otro lado el de concertación social en Francia. Actualmente, se están evaluando los resultados de ambos procesos y se están incorporando al estudio informativo. Está previsto que la tramitación administrativa se prolongue durante los años 2007 y 2008, de forma que su construcción se incorpore al tercer Plan Director de Carreteras 2009-2016.

Cierre de las rondas de Pamplona con característica de vía de doble calzada. Durante esta legislatura se terminará el desdoblamiento de las rondas de Pamplona en todos los tramos que actualmente están en calzada sencilla. Estos tramos son los de Olaz-Olloki, Olloki-Ezkaba, y variante de Orkoien-enlace de Arazuri.

Elaboración del tercer Plan Director de Carreteras 2009-2016. El actual segundo Plan Director de Carreteras 2002-2009 alcanza un alto grado de ejecución, superando el 66 por ciento de obra ejecutada o ejecutándose en plazo. En el próximo año, en 2008, se iniciará la redacción del tercer Plan Director de Carreteras 2009-2016. La elaboración del plan, regulado por la recientemente aprobada Ley Foral 5/2007,de Carreteras de Navarra, de 23 de marzo, es un procedimiento que requiere una evaluación ambiental estratégica y que, por lo tanto, está sometido al correspondiente proceso de información pública. El nuevo plan deberá considerar, además de los proyectos contemplados en el segundo Plan Director de Carreteras que deban solaparse en el año bisagra, otras actuaciones que responden a las nuevas necesidades del futuro como el estudio y planificación de las nuevas rondas exteriores de Pamplona, ya que la rondas actuales están siendo englobadas por los nuevos desarrollos urbanísticos que se van produciendo en los últimos años en la comarca de Pamplona. El desarrollo del proyecto del corredor viario Navarra-Pirineos Atlánticos, incardinando en él, como un proyecto prioritario, la construcción del túnel de Erro, el estudio de variantes de Estella, Tafalla y Tudela y el impulso de la mejora de la red local. Durante el transcurso de la aprobación del tercer Plan Director de Carreteras, está previsto contar con la participación de esta Cámara, a la que someteremos nuestra propuesta. Una propuesta que sin duda se verá enriquecida por su aportación y sus puntos de vista.

Conservación viaria. Daremos también un interés prioritario a la conservación de carreteras, realzando en ella tres aspectos. En primer lugar, su importante función como mantenimiento del patrimonio público. Cabe destacar que la notable inversión realizada en los últimos años en incremento del patrimonio viario requiere, asimismo, un incremento de los recursos dedicados a su conservación. En segundo lugar, su importancia en la calidad del servicio. Para alcanzar la satisfacción de los usuarios, que es nuestro objetivo como responsables de la Administración, no basta con tener buenas carreteras, además es necesario mantenerlas con un buen estado del firme, con buena señalización y bien pintadas, es decir, bien conservadas. En tercer lugar, su incidencia en la seguridad vial, a la que me referiré más adelante específicamente. Estos tres aspectos justifican nuestra voluntad de mantener el alto nivel de inversión que se viene dedicando a la conservación integral de nuestras carreteras. En este momento, están en fase de licitación los contratos de conservación para el período 2008-2011 de los centros de conservación de Pamplona, Tafalla, Tudela, Estella y Aoiz, por un importe de cuarenta y seis millones de euros.

Por otra parte, antes de finales de 2008, se terminará la implantación del Plan de Señalización Turística de Navarra, en coordinación con el Departamento de Cultura y Turismo, en toda la red foral de carreteras. Un aspecto que quiero destacar dentro de la conservación vial será el relativo a la viabilidad invernal. Antes del primero de noviembre de cada año, se elaborará un plan de vialidad invernal, que se extenderá al período comprendido entre esa fecha y el primero de abril del siguiente año. En ese plan se asignarán los importantes recursos materiales y humanos necesarios para dar una adecuada calidad de servicio, y se establecerá la organización y procedimientos para su aplicación. La atención a la vialidad invernal se apoyará en la coordinación y cooperación con las unidades de tráfico de Policía Foral y Guardia Civil. Las ventajas que aportan las nuevas tecnologías, como el control de vehículos de

conservación por GPS, el control por televisión, o el control de avisos en paneles de señalización variable con las que cuenta el centro de control de conservación de carreteras del Departamento de Obras Públicas, será un factor clave para emplear, con la máxima eficiencia, los recursos públicos.

Seguridad Vial. Y para finalizar este bloque de actuaciones en infraestructuras viarias, he querido dejar un apartado dedicado a la seguridad vial, a la que me he referido anteriormente. Será un objetivo prioritario y estará presente en todas las fases de intervención en materia de carreteras: planificación, proyecto, construcción y conservación; con un enfoque unitario e integrado. Mantendremos y esperamos alcanzar y superar ampliamente el objetivo de la Comisión Europea de reducir las cifras de mortalidad en nuestras carreteras en el año 2010 a la mitad, tomando como referencia el año 2000, en el que se alcanzó la alta cifra de noventa y nueve fallecidos.

El tercer Plan Director de Carreteras 2009-2016 contemplará la seguridad vial como un principio básico para valorar sus actuaciones. Además, todos los proyectos de actuación en materia de carreteras que se redacten en el departamento incluirán un anejo de seguridad vial que analizará y cuantificará su incidencia en ella. Se continuará con la implantación de los planes de supresión de los tramos de concentración de accidentes, mediante los cuales se está ejecutando actualmente el octavo plan. Desde 1988 se ha actuado sobre noventa y tres puntos de la red de carreteras, contribuyendo significativamente a mejorar las cifras de accidentabilidad que se ha conseguido desde ese año hasta la fecha actual. Se dará continuidad al convenio firmado hace aproximadamente un año con las principales asociaciones de usuarios de motos, que tiene por objetivo la reducción de la siniestralidad viaria entre los usuarios de motocicletas.

Pasaré ahora a hablarles de las actuaciones a promover en infraestructuras del transporte ferroviario. En primer lugar, como no puede ser de otra manera, hablaremos del Corredor Navarro de Alta Velocidad. En estos próximos años se van a modernizar y construir las infraestructuras ferroviarias del siglo XXI. Es por eso por lo que, si queremos conservar la competitividad y garantizar el futuro económico de Navarra, no podemos dejar pasar esta oportunidad. Teniendo en cuenta que la Comunidad Foral de Navarra no cuenta con competencias en esta materia ya que pertenecen a la Administración General del Estado, es especialmente importante el consenso y el respaldo a nuestros planteamientos por parte de esta Cámara. Por ello, solicito de sus señorías sus puntos de vista, y, a ser posible, su apoyo a las propuestas que voy a realizar a continuación.

En primer lugar voy a exponerles la situación de los proyectos ferroviarios que contempla la planificación general del Estado en Navarra. El acuerdo general de colaboración en materia de infraestructuras del transporte establecido entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Foral de Navarra, de fecha 12 de diciembre de 2002, establece el compromiso de construir el Corredor Navarro de Alta Velocidad antes del 2010.

Por otra parte, el Plan Estratégico de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, el PEIT, también contempla la construcción del Corredor Navarro de Alta Velocidad entre Castejón y la Y vasca, como una vía de altas prestaciones para tráfico mixto de mercancías y viajeros en ancho internacional. Desde la Administración de la Comunidad Foral de Navarra estamos totalmente de acuerdo con este planteamiento. Apoyamos la construcción del Corredor Navarro de Alta Velocidad en el formato definido en la planificación del Estado: con doble vía en ancho internacional, UIC, y para tráfico mixto mercancías y viajeros. Consideramos que la construcción del tramo Pamplona-Y vasca es imprescindible para el interés de la Comunidad Foral de Navarra, que no debe pensar solo en la conexión con la red nacional ferroviaria de transporte, sino también con la red europea, de acuerdo con los principios de la política de transportes de la Comunidad Europea, una política que fomenta la integración en las redes de transportes de los países periféricos como es nuestro caso, y el corredor navarro es el recorrido más corto entre Madrid e Irún. El estado actual de los proyectos por tramos del Corredor Navarro de Alta Velocidad es la siguiente: el tramo Casetas de Ebro-Castejón fue aprobado y sometido a información pública mediante resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento publicada en el Boletín Oficial del Estado de 18 de abril de 2003, a efectos de declaración de impacto ambiental. Recientemente se ha publicado en el BOE de 4 de junio de 2007 la resolución por la que se formula la correspondiente DIA, declaración de impacto ambiental.

En cuanto al tramo Castejón-Pamplona, la DIA fue formulada mediante resolución publicada en el Boletín de 16 de abril de 2004 y el correspondiente estudio informativo fue aprobado mediante resolución publicada en el Boletín Oficial del 16 de agosto de 2004.

En relación con el tramo correspondiente a la eliminación del bucle ferroviario de la comarca de Pamplona, la DIA fue formulada mediante resolución publicada en el Boletín Oficial del Estado, de fecha 30 de junio de 2004, y el estudio informativo aprobado mediante resolución de 30 de junio de 2004 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras. La Dirección General de Ferrocarriles está

redactando el proyecto de construcción de la plataforma del nuevo trazado. Este proyecto prevé la construcción de la plataforma en doble vía ancho internacional, manteniendo la vía de RENFE entre Esquíroz y la nueva estación. Entre la nueva estación y Zuasti de momento se mantiene solo la vía de Renfe. Este proyecto ferroviario va ligado al plan de ordenación del entorno de la nueva estación del tren de alta velocidad, al que más tarde me referiré específicamente, dada su importancia.

Tramo comarca de Pamplona-Y vasca. En este tramo existe únicamente un estudio de alternativas sin que haya habido ningún tipo de tramitación administrativa. Debemos tener en cuenta que este es un tramo irrenunciable para Navarra, porque, como ya he comentado, es la conexión de Navarra con Europa y, además, está contemplado en el PEIT. Es un proyecto en el que tenemos que trabajar urgentemente porque, en la actualidad, la Administración del Estado, a través de un convenio con la Comunidad Autónoma Vasca, está construyendo la Y vasca ferroviaria, concretamente el tramo guipuzcoano. En el caso de que se construya este tramo sin prever la conexión con Navarra, se corre el riesgo de no poder hacerlo ya nunca.

El Ministerio de Fomento no ha desarrollado desde 2004 ninguna actuación en lo referente a los proyectos del tren de alta velocidad en Navarra, a la espera de conocer las conclusiones del estudio funcional del Corredor Cantábrico-Mediterráneo que contrató en esas fechas y el que hasta el momento no ha publicado.

Tras lo expuesto en relación con la situación actual del proyecto del tren de alta velocidad en Navarra, les plantearé a continuación la propuesta del departamento, que se sintetiza en el objetivo de tener construido el Corredor Navarro de Alta Velocidad en los siguientes plazos parciales: un primer tramo Casetas de Ebro-Pamplona para el 2012, y un segundo tramo Pamplona-Y vasca para en el 2014. A tal efecto consideramos necesario poner en marcha con urgencia las siguientes actuaciones: en primer lugar, la contratación de la redacción de los proyectos constructivos del Corredor Navarro de Alta Velocidad entre Zaragoza y Pamplona, y, en segundo lugar, la contratación de la redacción del estudio informativo del tramo Pamplona-Y vasca. Si bien las competencias de estas actuaciones son del Ministerio de Fomento, desde la Administración de la Comunidad Foral hemos ofrecido y ofreceremos al Estado toda nuestra capacidad de colaboración, que ya se ha puesto de manifiesto en otros convenios que se están desarrollando y avanzan dando magníficos resultados. Ejemplo de ello son el de desarrollo del Canal de Navarra, el acuerdo de supresión de pasos a nivel, el protocolo para la ordenación del entorno de la nueva estación del tren de alta velocidad de Pamplona, y el protocolo de la conexión autovía Pamplona-Logroño con la Red de Carreteras del Estado en La Rioja. Reiteraremos nuestra propuesta a la Administración General del Estado de la firma de un acuerdo que permita financiar la construcción del Corredor Navarro de Alta Velocidad, de forma que se pueda iniciar su construcción lo antes posible. Entendemos que no hay limitaciones legales ni administrativas, ya que el convenio podría ser similar al firmado entre el Estado y la Comunidad Autónoma Vasca para la construcción de la Y vasca. Recordemos, tal como hemos expuesto anteriormente, que desde el punto de vista ambiental, el proyecto está autorizado en el tramo Casetas de Ebro-Pamplona.

En segundo lugar, quiero hacer una mención especial al plan sectorial de ordenación del entorno de la nueva estación del tren de alta velocidad. Un proyecto que se ha desarrollado también en el marco modélico de un protocolo de colaboración entre la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, el Ministerio de Fomento y los Ayuntamientos en los que se ubica, Pamplona, Cizur Mayor y Cendea de Cizur. El PSIS ya desarrollado bajo el consenso de las Administraciones firmantes del protocolo citado ha sido sometido a información pública, habiéndose ampliado el plazo a tal efecto hasta el pasado 15 de septiembre. Basado en el nuevo proyecto ferroviario que elimina el actual bucle de la comarca de Pamplona mediante un trazado directo Esquíroz-Pamplona-Ororbia-Zuasti, situará la nueva estación del tren de alta velocidad en Echavacoiz. El PSIS ordena el entorno ferroviario de la nueva estación y de la actual creando 8.130 viviendas, de la cuales el 50 por ciento serán de protección oficial. El proyecto cambiará la fisonomía actual, degradada e industrial en ambos entornos afectados, tanto el de la Rochapea como el de Echavacoiz, creando hábitats urbanos amables, en los que se integrarán áreas de oportunidad económica. El Ministerio de Fomento y el Administrador de Estructuras Ferroviarias –ADIF– pondrán a disposición los terrenos del antiguo bucle, a efectos de financiar los nuevos proyectos ferroviarios. Se ha creado un consorcio urbanístico en el que están integrados la Administración de la Comunidad Foral y los tres Ayuntamientos citados, que va a ser el encargado de la gestión y desarrollo urbanístico, así como de la gestión económica de los bienes cedidos por ADIF. Se trata de un proyecto en marcha que recibirá todo el apoyo del Departamento de Obras Públicas, y para el que solicito también todo el apoyo de sus señorías.

En último lugar, en cuanto a obras ferroviarias, les hablaré del Plan de Supresión de Pasos a Nivel en Navarra, un plan que continúa en ejecución cumpliendo con los compromisos convenidos con el ministerio de Fomento y ADIF en los convenios fir-

mados en los años 1998, 1999 y la adenda del 2004. Plan cuyo objetivo es que para 2010 no haya un solo paso a nivel en Navarra, excluyendo los dos pasos a nivel que se eliminarán con el proyecto de supresión del bucle ferroviario de Pamplona, que son los de Esquíroz y Berriozar. De los cuarenta y seis existentes inicialmente, únicamente faltan por suprimir dos en Lodosa, que están en fase de ejecución; el de Noáin, del que se iniciarán las obras de forma inmediata; el de Arbizu, del que se licitarán las obras antes de fin de año; el de Bakaiku, que está en fase de proyecto; y el de Izurdiaga, que se encuentra en fase de información pública.

Tras informarles de las líneas de actuación y proyectos a acometer durante esta legislatura desde la Dirección General de Obras Públicas, a continuación haré referencia al área del Departamento dedicada a transportes, áreas que entiendo que han de estar en permanente interrelación, ya que conjuntamente actúan como elementos claves de cohesión territorial y social.

Abordaré en primer lugar las políticas relativas al transporte de viajeros. Comenzaré por la nueva estación de autobuses de Pamplona. Es uno de los proyectos más importantes y más costosos que en materia de transportes se ha llevado a cabo en la anterior legislatura, y que pondremos en servicio próximamente, según publica hoy la prensa, como ustedes ya saben, el 4 de noviembre. Un proyecto que ha sido posible gracias a la estrecha colaboración de este departamento con el Ayuntamiento de Pamplona, tanto en su tramitación como en su financiación. La céntrica ubicación de la estación de autobuses nos garantiza las conexiones con la práctica totalidad de la red del transporte urbano en un radio de menos de ciento cincuenta metros, pero además nos proponemos realizar una conexión directa con la línea del aeropuerto y del ferrocarril. Esta nueva estación, que el Gobierno de Navarra ha subvencionado en un 60 por ciento, supone poder contar con el entorno físico más moderno existente para el desplazamiento de viajeros. Cuenta con las mejores instalaciones tanto para la recepción de pasajeros como para la llegada y salida de los autobuses de línea. Gracias a la estación hacemos realidad un propósito que se ha perseguido desde anteriores legislaturas: disponer del lugar adecuado para que las empresas de transporte ofrezcan las últimas tecnologías a sus clientes. Una dirección en la que a lo largo de esta legislatura pretendemos avanzar para posibilitar el óptimo funcionamiento de los servicios. En este sentido, se ofrecerá información puntual de origen y destino, y se potenciará la venta de billetes por Internet así como a través del 012 Infolocal.

La estación de autobuses de Pamplona es un servicio para todos los navarros. Además de la modernización de los servicios, desde este departamento se impulsará el mantenimiento operativo de las líneas regulares con déficit de explotación, es decir, aquellas que no son rentables. El porcentaje de cobertura del déficit será a partir de ahora prácticamente del cien por cien y así lo hemos plasmado ya en la reciente convocatoria. En la misma dirección, y para facilitar el acceso de todas las poblaciones a las líneas regulares, seguiremos apoyando las iniciativas de entidades locales, a través de la firma de convenios, incrementando en este sentido el importe de estas ayudas.

Pero, sin duda, el plan más ambicioso que vamos a acometer en cuanto al transporte interurbano es el desarrollo de un Plan Integral para el Transporte de Viajeros –PITNA–. Un plan dirigido a la realización de un diagnóstico territorial, funcional, económico y jurídico de los servicios actuales de transporte interurbano. Con este plan queremos obtener un análisis de la demanda real existente y una propuesta participada de racionalización y modernización de las líneas. Lo haremos mediante la elaboración y diseño de un mapa que satisfaga los objetivos estratégicos de cobertura, calidad y servicio.

Los objetivos que nos hemos planteado en la fase inicial del proyecto son los siguientes: fomentar el transporte público, como no puede ser de otra manera; garantizar el derecho a la movilidad individual al mayor número posible de personas, especialmente a la población que no dispone de vehículo privado; mejorar el acceso físico a los servicios del transporte, promoviendo la utilización de vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, adaptando los lugares de acceso a los vehículos y manteniendo una flota en buen estado; dotar a las áreas rurales de un sistema de transporte dinámico; mejorar la accesibilidad intermunicipal; garantizar la seguridad vial en el acceso al transporte público; obtener una mayor eficacia económica y social de los recursos públicos, garantizando el equilibrio económico financiero de los operadores de transporte y promover la integración tarifaria. Un plan que se desarrollará con un esencial componente participativo tanto de los agentes involucrados, como de la sociedad en general, con el objetivo de conseguir la máxima eficacia. Hay que tener en cuenta que el transporte interurbano se sustenta sobre el sistema de concesiones. En los próximos años finaliza el período concesional, en concreto en el año 2012, por ello estamos ahora en el momento adecuado para el inicio del plan. Esto nos permitirá conocer las nuevas necesidades y requerimientos de demanda para darles adecuada repuesta: acercar la red a los ciudadanos, promover que el transporte público adquiera un peso creciente en el reparto modal del transporte y, en definitiva, dar un impulso a la modernización y mejora del

sistema.

En cuanto al transporte urbano, como saben, en 2006 se aprobó el segundo Plan del Transporte de la comarca de Pamplona, en el que se recogen las políticas a desarrollar en el periodo 2006-2009. Un plan que constituye una excelente herramienta y una oportunidad para avanzar en la mejora de la calidad de vida de nuestros ciudadanos y ciudadanas. Los objetivos del plan, en lo que a trasporte urbano se refiere, se materializarán en las siguientes acciones: fomentar el uso del transporte público, integrar su utilización en las pautas de comportamiento social, atender el desarrollo residencial, mejorar la oferta de transporte y promover la incorporación de energías alternativas, de energías menos contaminantes, tanto en la adaptación de vehículos como en el uso efectivo de combustibles con los que se presta el transporte en la comarca, mejorar la oferta con aumento de frecuencias en líneas y aumento de frecuencias en horas punta. En 2006 se incrementó el servicio de la línea 16 en su tramo norte y sur, y se prolongó en julio la línea 1 en su extremo sur. Para finales de este año tenemos previsto realizar una remodelación simultánea de las líneas 3, 5, 11, 17 y 20, para mejorar el servicio y atender nuevos polos de demanda. A esto hemos de añadir que estamos planificando la creación de un servicio interno para el casco viejo de Pamplona en 2008. Y otro objetivo importante que nos marcamos es la renovación y ampliación de la flota. A los veinticuatro autobuses ya adquiridos en 2006 y 2007, sumaremos once en 2008 y otros once en 2009. Toda la flota se adaptará a personas con movilidad reducida. Y una vez que se conozcan los requisitos que se exijan en el proyecto de real decreto que regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad –se llama así literalmente–, también pondremos en marcha un estudio para analizar y determinar las medidas viables para facilitar el acceso a la información de las personas con discapacidades distintas de las motoras. Llevaremos a cabo la implantación general de un Sistema de Ayuda a la Explotación y a la Información –SAEI–, lo que supondrá una mejora sustancial de la gestión de la flota, así como de la prestación del servicio tanto físico como informativo para el usuario. A lo largo de este trimestre se concretarán las características técnicas, y prevemos la generalización de su puesta en marcha a finales de 2008. Con este sistema, un número importante de autobuses contará con un GPS para su localización, lo que permitirá ofrecer información visual y auditiva de al menos el 40 por ciento de la flota. Esta información la podremos ofrecer en las nuevas marquesinas. En esta línea de modernización también avanzaré que se producirán avances tecnológicos en cuanto a los modos de pago mediante la implantación de tarjetas de pago sin contacto.

He destacado esta serie de medidas como las más significativas pero, como sus señorías conocen, en el plan se contemplan múltiples actuaciones que implantaremos bajo la gestión de la Mancomunidad. También quisiera añadir que, simultáneamente al desarrollo de este segundo plan, colaboraremos asimismo con la Mancomunidad en la preparación y desarrollo del tercer Plan del Transporte de la comarca de Pamplona, que habrá de regir a partir de 2010.

Nuestros esfuerzos se orientarán, además, a la mejora de la circulación, la regulación semafórica, la priorización del paso de vehículos públicos y la realización de un importante programa de educación. Un programa desde el que se promoverán fuertes campañas a favor del uso del transporte público en la comarca de Pamplona.

Y quiero hacer referencia en este momento a un tema que considero esencial, como es el de la movilidad sostenible, tanto social como económica y ambientalmente. Sabemos que la problemática del transporte y de la movilidad en las áreas urbanas va a convertirse en uno de los principales asuntos en la agenda de las demandas sociales y, por ello, serán objeto de atención prioritaria dentro de nuestra política. Constituida la mesa de la movilidad y el observatorio, nos hallamos ahora inmersos en el desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible de la comarca de Pamplona. Es el primer plan a nivel comarcal en España. Un plan que intenta abarcar de manera integrada todos los aspectos de la movilidad comarcal y urbana para la proposición de soluciones conjuntas. En su análisis incorpora todos los modelos de transporte público y privado, con especial atención a los modos sostenibles: peatones y ciclistas. Se apoyará en un amplio proceso de participación ciudadana y con el que se establecerán medidas prácticas que contribuyan a reducir la contaminación y a la mejora de la eficiencia energética.

Es un plan desde el que abordaremos la gestión de tráfico y sostenibilidad para establecer una jerarquía viaria y resolver los puntos conflictivos entre el peatón y el ciclista con el coche; la política de aparcamiento, a fin de establecer la ordenación del sistema global de estacionamiento de la comarca; la accesibilidad al transporte público. Para ofrecer mayor cobertura a la población y a los centros de trabajo, servicios a polígonos, resolución de puntos peligrosos, mejora de la transitabilidad y disciplina sobre los carriles bus, y mejora de la a coordinación y conectividad de la red; la peatonalización y ciclabilidad, llevando a cabo mejoras de accesibilidad y supresión de barreras, e implantando un plan de ciclabilidad a nivel comarcal; la distribución comarcal de mercancías,

para mejorar la distribución con la propuesta de rutas y diseño de nuevas zonas de carga y descarga; el desarrollo de planes concretos de gestión para grupos objetivo, a fin de implantar planes de movilidad en colegios, en centros de trabajo, sistemas de coche compartido, servicios específicos y planes específicos de transporte para personas con movilidad reducida; y el balance energético y medioambiental; para conseguir consumos más eficientes del sector transporte.

Como puede observarse es un plan ambicioso, que concluiremos en el próximo año, y que una vez finalizado someteremos a su debida aprobación con la finalidad de que adquiera, en todos los ámbitos señalados, fuerza vinculante.

Pero no acaba aquí nuestro compromiso con la movilidad porque el plan comarcal, junto a los planes municipales, servirá de soporte para la realización de una ley de movilidad sostenible de Navarra que, junto a la ley de transporte de viajeros de Navarra, este departamento propondrá para su aprobación al Parlamento antes del final de esta legislatura.

Quiero detenerme ahora en uno de los temas que en el marco de la movilidad viene suscitando un gran interés, y me estoy refiriendo al tema del tranvía. Es un proyecto de envergadura que en este momento se encuentra en fase de estudio. Concluiremos la tercera y última parte del mismo antes de adoptar una decisión sobre su viabilidad, atendiendo al coste, la aceptación social, el rendimiento y la oportunidad. Es una decisión compleja en la que han de tenerse en cuenta múltiples factores. Entre ellos habrá que plantearse la capacidad de impacto que la implantación e integración de un tranvía tiene para una ciudad, ya que con independencia de sus ventajas o inconvenientes, supone un rediseño en su estructura.

Una vez concluido el estudio, se darán a conocer las posibilidades y resultados del mismo. Y tras esa fase, iniciaremos un periodo de consultas en el que se pulsará la opinión de todos los agentes públicos y privados implicados, así como de usuarios del transporte urbano y ciudadanía en general. Será entonces el momento de adoptar una decisión consensuada favorable, o no, a su implantación.

Una vez esbozadas las líneas en cuanto al transporte de viajeros en el marco urbano e interurbano, antes de comenzar mi exposición respecto al transporte de mercancías, quiero destacar dos líneas que van a ser asimismo prioritarias para este departamento: la formación y el área de inspección y régimen jurídico.

La formación será una constante durante estos cuatro años. Desde el departamento se apoyarán las acciones de formación que se realicen en materia de transporte por las diferentes asociaciones y entidades sin ánimo de lucro. Partimos del claro convencimiento de que la mejora en competitividad y productividad, en un sector como el transporte, pasa necesariamente por la mejora en la cualificación de los profesionales. Y en este sentido, habrá una orientación clara del departamento hacia el impulso de la formación.

Además, será necesaria la obtención de un certificado de aptitud profesional, en aplicación de la directiva 2003/59 del Parlamento Europeo y del Consejo. Su obligatoriedad comenzará a ser vigente a partir de septiembre de 2008, para transporte de viajeros; y de septiembre de 2009, para transporte de mercancías. Con ello, se establece un nuevo requisito para la cualificación inicial, complementada con la obligatoriedad de renovación cada cinco años, y que se obtendrá mediante la asistencia a formación continua.

Esto supone un nuevo reto para el departamento. La dirección general, como Administración competente, procederá a la homologación de centros, preparación y realización de exámenes, así como el control de la formación y expedición de títulos. Por tanto, asumiremos la puesta en marcha de la infraestructura precisa para garantizar al sector una atención adecuada y eficaz.

El certificado de aptitud inicial, en el caso de transporte de mercancías, se complementará con el título de capacitación profesional, que continuará siendo obligatorio para ejercer la profesión de transportista. En este sentido, desde la Dirección General de Transportes se viene realizando la correspondiente convocatoria para su obtención. Pero también viene siendo habitual la petición de una reducción del nivel de exigencia por parte de los aspirantes y de las empresas. Petición que entendemos que no debe atenderse, no solo porque el nivel establecido es el adecuado y similar al de otras comunidades autónomas, sino porque si estamos apostando por una mejora en la cualificación, no tendría sentido que abogáramos por un nivel inferior. Sin embargo, lo que sí podemos, y de hecho hemos hecho ya, es la realización de una convocatoria extraordinaria cuando el número de aspirantes así lo aconseje. Acabamos de poner en marcha esta medida y la convocatoria extraordinaria de examen se realizará en enero de 2008.

En cuanto al área de inspección, estamos trabajando en la elaboración de los planes de inspección, incidiendo en aquellas conductas sancionables que sean más habituales en el sector y en especial en aquellas que perjudiquen la seguridad vial y las prácticas de competencia ilícita. Haremos especial hincapié en la aplicación de la nueva normativa europea de tiempos de conducción y descanso ,que entró en vigor en abril, y sobre el correcto uso del tacógrafo digital. Duplicaremos

el control de las jornadas de trabajo en 2008 y triplicaremos el control a partir de 2010, dando de esta forma cumplimiento a la directiva 2006/22 del Parlamento Europeo.

Contribuiremos a la agilización del proceso de inspección de los transportes, mediante la dotación de dispositivos informáticos de análisis de infracciones del tacógrafo digital.Y reforzaremos la colaboración con las fuerzas de control en carretera de los excesos de peso mediante la nueva implantación de básculas de pesaje fijas y mejora de las instalaciones de las ya existentes. En esta línea quiero avanzar que pondremos también en marcha una experiencia piloto para la incorporación de la última tecnología en carretera en el pesaje de vehículos. Un sistema de pesaje de alta velocidad que se integra y oculta en la carretera mediante piezas y que permitirá recoger datos de los vehículos sin interrumpir la circulación del tráfico.

También se trabajará en la unificación de criterios entre las secciones de inspección y régimen jurídico en la tramitación de expedientes sancionadores. En cuanto al procedimiento sancionador, los requisitos establecidos en la normativa sobre la notificación de sanciones generan un importante despliegue de medios y retrasos en el procedimiento, difíciles de atajar, ya que están sometidas a una normativa estatal. Sin embargo, la mayor congestión que se ha venido produciendo reiteradamente en el departamento se encuentra en la tramitación y resolución de recursos. Pues bien, uno de nuestros objetivos es acabar con dicha congestión y adoptaremos las medidas necesarias para que dicha cuestión esté solucionada antes de finales de 2008.

Queremos, asimismo, seguir impulsando la actividad de la Junta Arbitral de Transportes, e intensificaremos las relaciones con la inspección del Ministerio de Fomento, con Policía Foral y Guardia Civil y con otras comunidades autónomas.

Destacada la importancia de la formación tanto para el transporte de viajeros como para el de mercancías, y las líneas de actuación en materia de inspección, pasaré a exponer las políticas específicas que para el transporte de mercancías tenemos previsto implantar en esta legislatura.

Tenemos que tener en cuenta que la posición de nuestra Comunidad, si bien resulta periférica respecto a Europa, es estratégica a nivel nacional en el tema de logística. En el entorno medio de Navarra, en un radio de menos de 200 kilómetros, residen cerca de cinco millones de personas y se emplaza una de las principales concentraciones de actividad económica de España y del sudeste europeo.

Nuestra situación económica se caracteriza por tener una estructura productiva equilibrada, como digo, una excelente posición geográfica, unas buenas infraestructuras, un fuerte grado de apertura al exterior y autonomía fiscal.

La estructura sectorial navarra refleja una alta especialización en el sector industrial. Nuestro índice de valor añadido industrial es él mas alto de España, destacándose los subsectores de la automoción, maquinaria y agroalimentario. Y la mayoría de nuestras empresas industriales presentan niveles tecnológicos elevados y una capacidad exportadora notable.

Como ya he comentado al comienzo de la exposición, los ejes estratégicos de la red viaria de Navarra definidos en el Plan Director de Carreteras 2002-2009, garantizan e impulsan la conexión de Navarra con su entorno, la Península y Europa. Y, por otro lado, el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte, PEIT, 2005-2020, propone una línea de altas prestaciones de ancho UIC, ancho internacional, y tráfico mixto en el Corredor Navarro de Alta Velocidad.

Teniendo en cuenta nuestra situación, es obvio que ahora es el momento de apostar por un fuerte desarrollo del transporte y la logística en nuestra Comunidad.

Un desarrollo, que se articulará asentando el sistema de transportes en base a una red de plataformas logísticas vertebrada por la red de altas prestaciones, viarias y ferroviarias, que atraviesan el territorio. Un desarrollo que permita desplegar su localización estratégica como área de interconexión del centro y noroeste peninsular con Europa para convertirse en eslabón fundamental de las cadenas logísticas nacionales e internacionales.

Por tanto, nuestra política en estos cuatro años se orientará hacia la articulación de una estrategia integral que permita hacer del transporte y la logística elementos de competitividad de sus sectores productivos, y motores de actividad económica y desarrollo regional. Esa estrategia se verá materializada en políticas de infraestructuras, de organización del sector, de servicios o de fomento de la intermodalidad, entre otras.

Y nuestros esfuerzos estarán dirigidos hacia el fomento del transporte sostenible de mercancías, la intermodalidad y la integración ferroviaria en Navarra; hacia la racionalización de la red logística regional y reducción del coste logístico de la industria; hacia la consolidación y modernización del tejido empresarial del sector del transporte y la logística en el ámbito de Navarra; hacia la articulación regional de cadenas logísticas intermodales de alta eficiencia con cadenas internacionales; en definitiva, hacia la consolidación de una oferta logística y de transporte integrada.

Por ello, una vez elaborado el Plan Estratégico de Áreas Logísticas e Intermodalidad de Navarra, nuestra siguiente actuación será la creación de la

Agencia Navarra para el Transporte y la Logística, algunas de cuyas funciones iniciales incluidas en el plan se orientaran a formular la estrategia navarra para la logística del transporte de mercancías; a la fijación de criterios de sostenibilidad para la distribución territorial e integración ambiental de las plataformas logísticas y de transporte; al estudio y diseño del Mapa Navarro de Infraestructuras Logísticas Horizonte 2015 y 2020; al análisis y definición de alianzas estratégicas con Administraciones Locales, entidades publicas y sector privado; a la coordinación de los nodos logísticos existentes y de los que se vayan a crear en Navarra; a la promoción y desarrollo de la red de plataformas logísticas; al posicionamiento en el mercado nacional e internacional de la red de áreas logísticas de Navarra; al análisis de viabilidad, rentabilidad e interés del sector en torno a la intermodalidad y desarrollo de experiencias piloto; al estudio y realización de gestiones para la posible implantación de instalaciones de puerto-seco en Navarra para captar parte de los tráficos portuarios; al impulso de proyectos de contenido tecnológico aplicados al transporte y la logística; a la integración a nivel nacional y europeo en las iniciativas tecnológicas en el sector; y al desarrollo del cluster *logístico en Navarra.*

Y dentro de la red, la Ciudad del Transporte de Pamplona constituirá un referente y se consolidará como el área logística de mayor envergadura. Culminaremos la tercera fase que se inició en febrero de este año y en la que implantaremos un centro de servicios complementario con el que se persigue la implantación de una amplia variedad de servicios de interés público y social dirigidos tanto a las empresas del sector como a trabajadores y usuarios; un área intermodal, que se concibe como una zona de reserva para desarrollar el potencial de intermodalidad ferrocarril–carretera, susceptible en su caso de un uso logístico alternativo; una zona logística intermodal contigua al área intermodal, destinada a la implantación de centros logísticos de empresa y para ubicación de empresas que realicen actividades de almacenamiento, distribución y gestión de stocks*, con pabellones que posibilitarán el acceso ferroviario directo a las naves y una zona logística polivalente cuyos usos principales serán los de almacenamiento, atención a flota, consolidación y fragmentación de cargas. Asimismo, se pondrá en marcha la segunda fase de la ampliación, es decir, la cuarta de la Ciudad del Transporte, en la que se creará un área para el intercambio intermodal con un ramal ferroviario que permitirá la entrada de trenes en la CTP.*

La Ciudad del Transporte de Pamplona será, como he señalado, un área logística referente pero además, y de acuerdo con el plan estratégico de áreas logísticas de Navarra, puedo adelantar que empezaremos por crear una plataforma logística en Tudela, dada la potencialidad de su ubicación en pleno eje del Ebro, y se creará otra en la zona norte, cuya localización está todavía por determinar.

Y dejo para el final de la exposición en materia de transportes, el transporte aéreo. No por ser un tema de menor importancia, ya que es indudable el valor añadido que genera este tipo de transporte en cualquier país y en cualquier comunidad.

Se ha reiterado en numerosas ocasiones cuáles son nuestras competencias en la materia, que no van mas allá de la tutela, y de la persistente insistencia en la búsqueda de compañías aéreas que quieran operar en Navarra. Hay que ser conscientes de que en este sentido se ha venido trabajando y mucho. Es verdad que la situación actual dista de lo deseable y, por tanto, es mejorable. Pero no es menos cierto que se ha producido un considerable avance en los últimos cuatro años con la ampliación del número de vuelos a Madrid y la creación del vuelo a Lisboa con Portugalia.

Es por todos conocido que las compañías hoy por hoy responden a un marco estrictamente privado, que operan en libre mercado, que no podemos modificar el régimen de libre competencia y que son ellas las que controlan espacios y tiempos. Recientemente hemos sido protagonistas de esta realidad con el anuncio de cancelación del vuelo Pamplona–Lisboa por Transportes Aéreos de Portugal, tras su fusión con Portugalia. Cancelación que finalmente no se llevó a cabo pero que pone de manifiesto que, ni siquiera con unos buenos márgenes comerciales, podemos dar por consolidada una ruta. Hemos comprobado que en las decisiones de las compañías inciden factores diversos, un cambio de política, no operar con aviones no estándar –es decir no inferiores a ciento ochenta plazas para pasajeros–, o que el margen comercial pueda ser superado por otra ruta con margen mayor. He realizado esta introducción para dejar constancia de la realidad en la que nos movemos a fin de no caer en espejismos. Sin embargo, y dicho esto, quiero señalar que nuestra política en este sentido es decidida, vemos en el transporte aéreo una oportunidad, y vamos a invertir tiempo y esfuerzos en conseguir atraer a las compañías, ya sean convencionales o de bajo coste.

Para ello, intensificaremos las relaciones con las compañías aéreas, diseñaremos programas específicos en colaboración con otros departamentos del Gobierno de Navarra, y promoveremos la incorporación de destinos europeos que tengan interés desde el punto de vista empresarial, social y turístico. Trabajaremos para cubrir estas tres facetas y conseguir mayores porcentajes de ocupación, que deriven en la obtención de márgenes más rentables para el aterrizaje de las compañías en la Comunidad Foral de Navarra.

El momento es idóneo, se inician ahora las obras del aeropuerto y, a su término, vamos a poder contar con unas instalaciones modernas, que desde luego queremos rentabilizar al máximo. Las actuaciones previstas en el plan de ampliación de AENA nos van a permitir responder a las demandas de los usuarios actuales en cuanto a instalaciones; y posibilitarán la llegada de todo tipo de aviones. Entendemos que también esta modernización puede resultar favorable para incrementar el número de viajeros, y para conseguir el objetivo de ampliación de vuelos y destinos. Sin duda, a ello también contribuiría contar con una gestión descentralizada que permitiera acercar este servicio a los ciudadanos. En este sentido seguimos manifestando, y con ello termino, nuestra disposición como Gobierno a participar en la gestión del aeropuerto de Pamplona, ya que consideramos que la descentralización vendrá a mejorar la prestación del servicio aéreo no sólo aquí, sino en el conjunto de España.

Finalizada mi exposición, solo me queda recalcar de nuevo que es ahora cuando estamos diseñando y construyendo las infraestructuras y políticas del transporte y las comunicaciones que dan y darán servicio a la sociedad y a la economía del siglo XXI. Por ello se hace imprescindible orientar nuestros esfuerzos hacia el mayor grado posible de consenso entre las Administraciones competentes en su diseño y ejecución, y hacia el respaldo mayoritario de los ciudadanos que han de ser sus beneficiarios presentes y futuros. Con ese convencimiento no cesaremos en nuestro empeño de cumplir con los retos que nos hemos propuesto en decidida actitud de colaboración con esta Cámara y con sus señorías.

Y finalizada la exposición relativa a las líneas estratégicas del departamento, debo en este momento hacer referencia a la cuestión que planteaba el portavoz del Partido Socialista, relativa al informe de la Cámara de Comptos. En este sentido, he de comenzar negando la mayor. Aquí no se ha producido ningún despilfarro, ni ninguna situación que pudiera haber sido criticada por nosotros con anterioridad, respecto a épocas anteriores, al margen de las declaraciones que en su día hizo el actual Vicepresidente y Consejero de Economía y Hacienda, a las que por supuesto me remito y suscribo al cien por cien. A ver si soy capaz de aclarar un par de aspectos que me parecen esenciales. En primer lugar, veo que sus señorías han leído el informe de la Cámara de Comtpos, también venían adjuntadas en la misma documentación las alegaciones que se hicieron desde el departamento y que yo misma envié a la Cámara de Comptos, en las que se daban las explicaciones que el departamento consideraba que eran interesantes y a las que no he visto hacer ninguna referencia a nadie ni en ningún medio. En lo relativo a la revisión de precios, parece que se quiere dar a entender que a alguien se le ocurrió conceder la gracia de darle a alguna empresa... La normativa vigente y aplicable a ese contrato, que es la Ley de 1998 de Contratos de las Administraciones Públicas de Navarra, establece con carácter general el derecho a la revisión de precios. La empresa adjudicataria, al advertir ciertas contradicciones en la regulación contractual y también respecto a la normativa, hizo una reclamación administrativa. Los Departamentos de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, y Economía y Hacienda estudiaron esa reclamación, vieron que el demandante tenía razón y se concedió. Si decir siempre que no a las demandas de la parte contraria es no defender la Administración, pues esa será su opinión, pero en ocasiones, a lo largo de diferentes proyectos y en el transcurso de diferentes cuestiones, cuando alguien hace valer sus derechos y tiene razón, hay que dársela.

En cualquier caso, la revisión de precios que se aplica a todas las obras públicas, aquí y en otro sitio, nunca se tiene en cuenta en el cómputo final de la obra. Cuando estamos hablando de que la media nacional respecto al desfase entre el precio de adjudicación y el precio reconocido final de las obras es del 40 por ciento en España y menos del 10 por ciento en Navarra –porque seguimos manteniendo ese objetivo en el departamento– significa que cuando se reconoce el precio final de las obras se tienen en cuenta las modificaciones de obra, y en este caso lo relativo al adelanto de la fecha de finalización de las obras, que esa es otra cuestión. Y eso es lo que se tiene en cuenta para calcular el incremento del coste de la obra, que en el caso concreto que nos ocupa de la Autovía del Camino constituye un 8,3 por ciento de incremento. En el resto de España, la media está en el 40 por ciento del coste de las obras, respecto del precio de adjudicación. Además, la revisión de precios en este caso estaba prevista en el pliego y en el contrato, en concreto en la cláusula número 30, que definía perfectamente cuál era la fórmula de aplicación, que era la número 5 dentro de las que el decreto que regula esta materia permitían, y, por lo tanto, esto estaba previsto. No es que nadie se haya vuelto loco de repente y se le haya ocurrido conceder por alguna otra cuestión. Me gustaría que esto quedase claro, porque es así en todas partes.

Voy a sacar las cifras para no equivocarme en una cuestión tan delicada. El presupuesto de los proyectos aprobados era de 323.977 millones de euros, la revisión oficial de precios supone algo más de 35 millones de euros y queda al margen de lo que es el total del precio final reconocido. A la última cantidad que he dicho habría que sumar las modificaciones en la ejecución de las obras, que son 6.982.736, y el adelanto en la puesta en servicio, que es de 19.980.000 euros. Esto es así, aquí y

en todas partes. El incremento respecto a lo presupuestado es del 8,3. Se ha actuado, y en ningún momento se ha puesto en cuestión por la Cámara de Comptos, con absoluto respeto a la legalidad. La Cámara de Comptos ha hecho una serie de recomendaciones que el Presidente de la Cámara de Comptos les explicará, y a su intervención en esta Cámara me remito. Me gustaría que esto quedará claro porque no se trata de ningún despilfarro, ni de nada similar.

Dicho esto, señorías, quedo a su disposición para lo que deseen preguntarme.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (3): *Eskerrik asko, kontseilari andrea. Orain bost minutuko atsedena egingo dugu. Eten da bilkura*

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 11 HORAS Y 12 MINUTOS.)

(SE REANUDA A LAS 11 HORAS Y 23 MINUTOS.)

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (4): *Bilkura hasten da. Jarraian PSN parlamentu-taldeko eleduna Vázquez jaunak du hitza.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señora Consejera por su exposición. Pido disculpas si me he adelantado en lo que, desde su punto de vista, ha sido una crítica previa a la exposición, pero en cualquier caso, dudo mucho de que si este portavoz no lo hubiera hecho, usted hubiera apuntado algo al respecto. Tengo que decir que su exposición ha sido extensa y ha descrito una a una las principales obras que Navarra necesita acometer en los próximos años. Le quiero manifestar que estos objetivos son compartidos por el grupo parlamentario socialista, al que yo represento, y que de hecho figuran en nuestro programa electoral. Es bueno, por lo tanto, que en principio compartamos los objetivos a conseguir para Navarra.*

En su exposición no he detectado grandes novedades, a excepción de lo relacionado con la movilidad y el transporte de pasajeros, que afecta principalmente a Pamplona y a su comarca. Sin embargo, esta cuestión está ligada al desarrollo residencial que se está llevando a cabo en los últimos tiempos. Si queremos hacer viable y sostenible todo lo relacionado con el transporte y la movilidad, necesariamente se tendrá que planificar con más cabeza y con menos interés el desarrollo principalmente en el entorno de la cuenca de Pamplona.

He comprobado excesiva autocomplacencia y escasa o nula autocrítica. De la transparencia, señora Consejera, no solo hay que hablar sino que hay que practicarla a diario y con responsabilidad, porque a veces el papel lo aguanta todo, no solo lo debe aguantar este sino también las auditorias. Llegados a este punto, y en la actual coyuntura, no creo que se encuentren ustedes –en este caso su departamento– en el mejor momento para sacar pecho. Por esta razón, un mayor grado de humildad y de reconocimiento de lo que no se hace bien no vendría nada mal, al menos en los momentos actuales. Esta cuestión me lleva, señora Consejera, a plantearle la revisión de los sistemas y procedimientos de adjudicación de las obras públicas de Navarra. Máxime en un tiempo político en el que su Gobierno no dispone de mayoría, sería bueno que se pusiera en práctica la transparencia en el más amplio sentido de lo que esto significa.

Entraré a los temas que usted ha relacionado prácticamente por el mismo orden que usted ha utilizado, aunque dejaré, si me lo permite, en último lugar mi punto de vista como portavoz y el del grupo al que represento en relación con el tema de la auditoria de la Autovía del Camino, que ha hecho usted un alarde de defensa a las palabras iniciales mías.

Con relación al Canal de Navarra, he dicho que estoy totalmente de acuerdo. Mi grupo parlamentario considera que es importante que se siga desarrollando el ritmo de construcción previsto, e incluso, si fuese posible, acelerarlo. No hay que olvidar que el Canal de Navarra tiene dos tramos y que la Ribera está esperando cuanto antes que ese canal llegue para dar solución a muchas de sus problemáticas. Desde mi grupo parlamentario se ha presentado una moción en relación con este tema, como ya conocerá la Consejera, para llevar a cabo una vía verde paralela al Canal de Navarra a lo largo de su recorrido que esperamos sea aceptada por el Gobierno y en este caso inicialmente por su departamento, como así reconoció el Presidente del Gobierno de Navarra en el debate de investidura.

Respecto del convenio con el Estado sobre las infraestructuras contempladas en el Plan Estratégico de Infraestructuras Terrestres, sería bueno acordar en un primer momento los principios desde dónde partimos con este asunto. Me refiero a que usted, por una parte, hace alusión a un convenio de protocolo de intenciones, no lo voy a cuestionar, que suscribió el Gobierno de Navarra con el Ministerio de Fomento en el año 2002 y, por otra parte, reconoce el contenido del convenio del Plan Estratégico de Infraestructuras Terrestres que tiene aprobado el Ministerio de Fomento en la actualidad. Sobre estos se ha hablado mucho, sobre todo en la pasada legislatura, y creo que este asunto

---

(3) Traducción en pág. 28.

(4) Traducción en pág. 28

debería abordarse con total claridad respecto de lo que son las intenciones que en este caso a todos nos interesan, pero olvidándonos o apartando situaciones que no tienen, desde mi punto de vista y con todos los respetos, ningún sentido.

Por lo tanto, sobre este asunto, que es muy importante para Navarra, se debe actuar a partir de ahora con buen talante, disposición favorable, alejado de lo que han sido hasta ahora los contactos llevados a cabo entre el Gobierno de Navarra y el Estado, sobre todo en la pasada legislatura. La única estrategia válida, desde mi punto de vista, es la de que el interés general de los navarros salga por encima de cualquier otra cosa y ninguna otra intención escondida no viene bien para nadie bien y menos en este momento.

Creo, por tanto, señora Consejera, que el Gobierno de España tiene recogidas en el Plan Estratégico de Infraestructuras Terrestres las obras que Navarra necesita, y su desarrollo va a depender del grado de entendimiento que haya entre el Gobierno de ustedes y el del Estado. Que quede claro que mi grupo parlamentario considera vital para avanzar en este terreno que primero debe de existir una negociación, como he dicho, responsable y sincera por ambas partes. Eso sí, reconociéndose entre sí las competencias que ambas Administraciones tienen en cada caso, tanto en lo que respecta, como usted también ha dicho, a la toma de decisiones, como a asumir el gasto, cuando así se deriva, por ejemplo, del Amejoramiento, en el caso de Navarra.

Luego haré referencia puntualmente a una de ellas, porque quiero dejar claro y hacer hincapié al respecto. Si tenemos claro, por lo tanto, señora Consejera, lo anterior, lo que procedería hacer a partir de este momento y por este orden, sería, desde nuestro punto de vista, lo siguiente: en primer lugar, negociar partiendo de cero con el Estado el conjunto de las obras contempladas en el Plan Estratégico de Infraestructuras Terrestres referidas a Navarra; en segundo lugar, llegar a los acuerdos necesarios que permitan llevarlas a cabo; y, por último, suscribir el convenio o convenios necesarios para la planificación en el tiempo, la manera de llevarlas a cabo y el costo que corresponda en cada caso con base a las competencias de cada Administración.

Desde estas premisas, mi grupo parlamentario apoyará al Gobierno de Navarra en la negociación con el Gobierno de España, como ha hecho hasta este momento, aunque en algunos momentos eso no ha quedado puesto de manifiesto por ustedes. En este sentido, considero que no es posible imponer un convenio al Gobierno de España en relación con unas obras cuyas competencias corresponden al Gobierno de España. En este sentido, imposición, señora Consejera, no; negociación y acuerdo, sí. Creo que ese es el elemento fundamental que debe imperar en este asunto.

Respecto del tercer Plan de Carreteras, en su exposición, en la que ha hecho referencia a lo que es el segundo Plan de Carreteras, usted lo plantea para iniciarse su análisis enseguida, para ser aprobado y que entre en vigor una vez finalizado el segundo, con una previsión del 2009-2016, pero lógicamente, como usted bien ha dicho, quedarán aparcados aspectos que todavía en el segundo plan no están desarrollados y que se deberán incorporar, pero que indudablemente, deberá elaborarse el tercero desde la participación de los grupos que conformamos la Cámara, cuestión que agradezco, porque usted así lo ha puesto de manifiesto en su discurso y, en este sentido, estaremos atentos y con la mejor voluntad para aportar lo que en nuestro grupo consideremos necesario para incorporar para la mejora de lo que signifique el tercer Plan de Carreteras. Por tanto, este tercer Plan de Carreteras debe ser, como usted decía, el del consenso, y no el de la imposición.

Para poder incorporar nuestras ideas, le pediría, en este sentido, que hagan esa invitación, cuando haya tiempo, y no cuando tengamos que analizar el contenido del mismo. Sería muy saludable que esto fuese así.

Respecto a la conexión entre Pamplona, Estella y Logroño, usted ha hecho referencia a lo que queda por hacer, parece ser que el tema se va a solucionar cuanto antes, y en este sentido, aplaudimos y apoyaremos que esta cuestión se ejecute cuanto antes para dar salida a la Autovía del Camino, vía en este caso a Logroño.

También ha hecho referencia al desdoblamiento de la 232, y aquí sí que le pediría que dado la problemática y el interés general que también en la Ribera existe, se acelerara al máximo, puesto que la realización de estas obras en el entorno de la Ribera está suponiendo un grave peligro sistemático.

Nos ha descrito también todo lo relacionado con la Autovía de Pamplona-Jaca-Huesca y las previsiones con las que parece ser que está dentro de los límites razonables y que en la parte final deben ser coordinadas con el Estado. Entendemos que es bueno que se produzcan esos acuerdos y esas coincidencias en los intereses para no intentar perder el tiempo.

¿Me queda un minuto? Señor Presidente, en función de lo que ha dicho la señora Consejera, no voy a poder decir muchas cosas, pero en cualquier caso, intentaré resumir si es un minuto lo que me queda. Me centraré en la última parte de lo que la Consejera ha expuesto ante esta Comisión y respecto de lo que ha sido el informe de la Cámara de Comptos. Mire, señora Consejera, después de

conocer el informe de la Cámara de Comptos sobre la autovía, por mucha justificación y maquillaje que le quiera dar, la gestión en esta obra, por parte de su Gobierno y más en concreto en su departamento, no la puedo calificar de otra manera que de lamentable. No me estoy inventado nada, no lo digo yo, simplemente si quiere, aunque no creo que tengamos tiempo, leer lo que dice este informe de la Cámara de Comptos... Todos sabemos leer y su contenido está muy claro.

Le diré que no puede justificarse que ha existido un fallo en el pliego de cláusulas administrativas y tranquilizarnos con que en los próximos pliegos los vamos a solucionar. Ese fallo en el pliego de cláusulas administrativas nos está causando muchos problemas económicos en el caso de la autovía. El hecho que se ha producido es de una gravedad considerable, desde mi punto de vista, porque lo sucedido nos va a costar mucho dinero a todos los navarros, nada menos que ciento doce millones de euros que, para que todo el mundo entienda, son más de dieciocho mil millones de las antiguas pesetas. Eso, lo ponga usted como lo ponga, es lo que nos va a costar a los navarros. La responsabilidad consiste en administrar bien los recursos y, además en este caso, hacer bien las obras. Desde luego, en la Autovía del Camino algún elemento de deterioro ya se ha producido, en el corto tiempo que lleva en funcionamiento esta Autovía.

Usted no ha hecho alusión a la decisión de abonar, mejor dicho, regalar, veinte millones de euros por adelantar la ejecución de la obra, justificando este hecho en aras del interés general. No negando que este interés exista, sí que le quiero decir que, sinceramente, ustedes no lo hicieron por el interés general. Ustedes adelantaron la obra por un interés electoral y para obtener rédito político de esta obra. Esto es así, porque si no no se explica que haya que dar ese dinero.

Además, estoy en el convencimiento de que adelantar una obra no supone un incremento de la obra, porque puede entenderse que hay un incremento de capital humano y de maquinaría, y sin embargo, hay un ahorro de servicios generales, que en este sentido también deben ser compensados. ¿No me permite más tiempo el Presidente? Lo siento.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (5): *Vázquez jaunak jakin beharko du, parlamentario guztiek dakigun bezala, Erregelamenduak markatzen duela hamar minutuko hitzaldia. Lehendakari hau eskuzabala izan da, ia-ia hamalau minututan izan duzu hitza. Eta sentitzen dut, baina horrela hasten bagara, zaila izanen da gero gutxieneko orden bat eramatea. Sentitzen dut.*

Jarraian, UPN parlamentu-taldeko bozeramaileak hartuko du hitza. Barkatu, kontseilari andreak nahiago du PSNri erantzuna orain ematea.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Señor Vázquez, utiliza usted unas expresiones que yo, por supuesto, no puedo admitir. Aquí no se ha regalado nada a nadie.*

Respecto a la actuación del departamento en lo que se refiere a todo el proceso completo de la obra desde su proyección, incluyendo también la parte administrativa, hasta su ejecución y su puesta en servicio, entiendo que el departamento ha trabajado bien y estaba satisfecho. Es una obra de un calibre muy importante, como pocas que se han hecho, controlando unos tiempos de forma efectiva y, tengo que decirlo también, controlando el coste de la obra. Si al final se admitió adelantar las obras, que, por supuesto, admito la diferencia de criterio respecto a la oportunidad o no que se le puede dar al tema del adelanto de la obra, etcétera, que eso es otra cuestión, pero si se decidió hacer eso, y la Cámara de Comptos reconoce en su informe que es aceptable pagar por el adelanto de la obra... Ellos nos proponen otras cuestiones respecto al momento del inicio de pago del canon, respecto al cálculo de pago, pero la Cámara de Comptos en ningún momento dice que pagar un adelanto de obra sea regalarle nada a nadie. Ellos nos proponen otra fórmula. Ahora no es su turno, señor Vázquez. Entonces usted decía que adelantar no supone un incremento del importe de la obra, eso lo dirá usted, porque incluso la Cámara de Comptos reconoce que adelantar la obra supone un incremento en el coste final de la obra. Eso es así. El mismo informe de la Cámara de Comptos reconoce que se puede pagar por un incremento del precio final por el adelanto de la obra, aunque nos propone otra forma de hacerlo. Aquí no se le ha regalado nada a nadie, por lo que no puedo admitirle ni tolerarle que utilice esa expresión que es absolutamente incierta.

Voy a hacerle caso al Presidente, y como el resto de cuestiones pueden ser comunes a otros proyectos que puedan comentar otros portavoces, al final haré referencia a cada uno y les contestaré de forma personal, si le parece. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (6): *Orain UPN parlamentu-taldeko eledun Valero jaunak du hitza.*

---

(5) Traducción en pág. 29.

(6) Traducción en pág. 29.

SR. VALERO ERRO: *Muchas gracias, señor Presidente. Quiero, en primer lugar, dar la bienvenida este Parlamento, como no puede ser de otra forma, a la nueva Consejera, doña Laura Alba, y a su equipo: José Luis Echávarri, Susana Labiano y Mirian Ezcurdia.*

En principio, quisiera comenzar por la mayor, que es desmentir lo que se ha venido diciendo por el portavoz del grupo socialista. En primer lugar, quiero hablar del rodillo en aquella legislatura, cuando había una mayoría UPN-CDN, y siempre las mayorías conforman un rodillo, con lo cual hay alguien que se queda en minoría. Puede ser de una forma o de otra, pero en este caso, habrá otra mayoría si salen los temas adelante y habrá otras personas que no puedan votar a favor, con lo cual esa mayoría aplicará un rodillo.

Con respecto al informe de la Cámara de Comptos, creo que hay que dejar los datos bien claros. El desvío de la obra ha sido de un 8,3 por ciento. Les pediría un poco más de seriedad, va a haber una intervención del Presidente de la Cámara de Comptos y del Consejero, en este caso de Economía, antiguo Consejero de Obras Públicas, por lo que no hagamos una sentencia de algo que está por explicar. Podemos decirle que no venga, si lo tenemos todos muy claro, y dejar las cosas como están.

También les pediría un poco más de seriedad, porque hablan de que va a costar ciento veinte millones de euros; efectivamente, pero con los intereses del pago a los veinticinco años, y para lo cual ustedes se han manifestado de acuerdo con el peaje en la sombra. Eso es lo que conlleva los intereses para sacar este tema adelante. Lo que sí les digo también es que bienvenidos al peaje en la sombra, porque debo recordar que a este peaje se debió la abstención del grupo socialista en la anterior legislatura a la hora de esta obra tan emblemática y tan necesaria para Navarra. Bienvenidos, y creo que a partir de ahora podemos hacer grandes cosas por el sistema que se está aplicando también el Gobierno central en la mayoría de las obras que está haciendo de su competencia.

Ha pedido también la revisión del sistema de adjudicación. Yo le pido que esas palabras de alguna forma se midan, y se expliquen bien estas historias. Podían hablar de adecuación, porque hablar de tiempos pasados, que nunca fueron mejores, en este caso ... Esta revisión del sistema de la adjudicación, y más en esta Comunidad, donde está todo el mundo a flor de piel, lleva a la situación que se generó. De alguna forma lo que puede hacer es que si del informe de la Cámara de Comptos se ve que hay algún sistema que falla, pues se va mejorando el mismo. Lo que sí se hizo hace tiempo fue revisar el sistema de adjudicación y fue una revisión profunda y muy fuerte.

Cuando se habla de los protocolos de intenciones, yo quisiera hacer una alabanza un poco a esos sistemas de protocolo firmados entre el Gobierno Central y el Gobierno de Navarra, porque con base en protocolos se hizo el Canal de Navarra y el pantano de Itoiz. Cuando se ponen en duda todos esos sistemas de acuerdos entre dos representantes, uno de la Administración Central y otro de la Administración de Navarra, de alguna forma se pone en duda el sistema. Les pediría que no se pusieran en duda, porque con base en ese sistema se han hecho otro tipo de obras aquí mismo en Navarra.

Con respecto al programa, me alegro de que coincidan, en este caso el grupo socialista y UPN, como no puede ser de otra forma, en el programa, porque yo creo que si algo demandaba el grupo socialista era conocer, si el departamento tiene bien plasmadas las necesidades de Navarra, con respecto a las infraestructuras, tanto de obras públicas, como de transportes y comunicaciones. El grupo socialista ha reconocido esa aportación y, como no puede ser de otra forma, este grupo también. Mi sorpresa, señora Consejera, y le digo porque le va a suponer un gran esfuerzo durante esta legislatura, es que ha puesto plazos. Esos plazos van a ser un reto para que usted misma lo pelee para que se pueda cumplir y la oposición, después de esta propuesta, también le va a estar exigiendo continuamente que se vayan cumpliendo esos objetivos.

Creo que de alguna forma ha tocado todos los grandes asuntos de Navarra. Quisiera hacer una referencia otra vez al Canal de Navarra, pero el Presidente me va a llamar la atención, porque aunque es una obra de infraestructuras, en eso vamos a coincidir, fundamentalmente, no solo está afectando al tema agrícola, sino también al agua de boca. Eso es algo muy importante y no se ha dicho suficientemente los problemas que está solucionando. Aquí la gente abre el grifo y le cae agua, pero cuando ya en la zona media tuvimos problemas un año de sequía, estábamos todos esperando que se adelantasen esas obras, se hiciera la nueva potabilizadora para que, de alguna forma, tuviéramos garantizado el desarrollo de la zona media. Quiero decir que es importante para el agua de boca, el futuro y el desarrollo de Navarra.

Por acabar ya con el tema, me gustaría centrar mi intervención en lo que es la elaboración del tercer Plan Director de Carreteras, que se ha anunciado para esta legislatura, y ha planteado los grandes retos de ese tercer plan a partir del 2009. Aunque se está trabajando entre Navarra y los Pirineos Atlánticos, va a ser en ese plan donde esto se va a ejecutar; también el estudio de las

nuevas rondas de Pamplona, que son importantes. Las variantes sur de Estella, Tafalla y Tudela es un tema que empieza a demandarse, hay que hacer los estudios correspondientes y me alegro de que lo haya anunciado. También está el tema de conservación; el tema de seguridad vial, con la eliminación de los puntos negros; el tema de los acuerdos con los moteros, a la hora de eliminar esos puntos negros, y que estos días está desgraciadamente en auge, no solamente en Navarra, sino en el resto del Estado porque ha habido unos fallecimientos recientemente, unos accidentes. También se ha hablado del plan de suspensión de pasos a nivel, que se va a terminar en esta legislatura; del tema del transporte de autobuses, y algunas leyes ha anunciado con respecto al transporte y a la movilidad para esta legislatura . Ha dicho qué va a pasar con el tema del tranvía, ha hablado de la logística, de la nueva área que se va a generar en Tudela, del estudio de la zona norte, también para posibilitar una nueva área, de la Ciudad del Transporte y del sistema aéreo.

He dejado para el final lo que es una petición que hacemos al resto de la Cámara, que es el tema del consenso, no solo para esta Comisión, para las grandes obras, respecto a las que creo que coincidimos la mayoría en que son importantes, sino también consenso para que en aquellas obras que dependan no de Navarra, sino del Estado, de alguna forma podamos ir todos juntos y, de una vez por todas, podamos conseguir que la Medinaceli-Tudela se concrete ya con plazos de ejecución; que la fórmula del tren de alta velocidad que se pueda plasmar en fechas concretas, como ha anunciado la Consejera, ya que estaría dispuesto el Gobierno de Navarra a ejecutarlo; en el tema de la 232 no solo que se desdoble esta carretera, sino que pidamos al Gobierno central que vaya desdoblando, porque nuestra gente también se traslada por ese eje a otros puntos, como pueden ser Calahorra, o Zaragoza, y necesitamos que tengan seguridad. En definitiva, objetivos claros, con fechas, con propuestas, detectando los problemas, también con propuestas y plazos para su solución. Quiero decirle que aquí nos tiene y que le seguiremos apoyando en todo aquello que nos vaya demandando. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (7): *Jarraian Nafarroa Bai parlamentu-taldearen izenean, Amezketa jaunak du hitza.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Egun on. En primer lugar, quiero dar la bienvenida a la señora Consejera y a su equipo, y expresarle nuestra absoluta intención y ganas de colaboración en todo aquello que estimemos necesario. Yo había venido con un paquete de cosas sobre las que quería preguntar, pero la verdad es que la señora Consejera nos ha expuesto un plan de trabajo bastante completo. A mí personalmente me ha desmontado muchos argumentos, no todos. Algunas cosas cuesta un poco... supongo que hay datos completos, pero cuesta un poco llegárselas a creer cuando uno va por las carreteras y ve la situación.*

Respecto al plan 2002-2009, en estos momentos realizado y culminado al 66 por ciento, supongo que habrá datos, pero cuesta creérselo cuando vas con el coche de un lado para otro. En cualquier caso, al final los desequilibrios siempre están en los mismos sitios, en las zonas más alejadas. Las zonas donde la población tiene menos recursos económicos y tiene más dificultades de movilidad siempre acaban siendo los patitos feos de toda esta situación y en estos momentos, en Navarra, lo siguen siendo. Por recordar alguna cosa sobre la que pensaba haber oído alguna referencia, yo no estaba en la anterior legislatura, pero he oído decir que la estrella de la legislatura pasada, sobre todo en sus momentos finales, fue un plan de aceleración que se puso en marcha en 2006, que iba a ser financiado por la sociedad SPRIN y que debía de ser el no va más. En este sentido, no he oído ni una palabra, y no sé cuál ha sido la causa, pero me gustaría que me dieran alguna explicación, si es posible.

Al final estamos hablando siempre de lo mismo, de las grandes autovías y de las grandes redes. Detrás de esas redes hay una red comarcal, no la más importante, una red secundaria, por llamarla de alguna manera, y de esa seguimos sin ver ninguna referencia en todos los folios que acaban de ser leídos. Y esa es la que hace sufrir y la que hace desequilibrar en términos económicos y sociales a una buena parte de la población navarra. Lo de los veinte kilómetros, yo sin estar en el Parlamento ya lo he oído durante años, la intención es que haya veinte kilómetros de distancia de una vía rápida, de una autovía. Otra vez volvemos a coger Navarra por sus bordes y estamos otra vez en la misma situación. Algún día probablemente se llegue a superar todo eso, pero de momento no parece claro.

Hay algún tema dentro de esa exposición y explicación, aunque creo que las intenciones están bastante bien explicadas y entendidas, en el que uno no tiene más remedio que remitirse a otros momentos, situaciones y personas. Esta Consejera actual no tiene nada que ver, efectivamente, los responsables son los que en otro momento adquirieron dichas responsabilidades, pero el Gobierno sigue siendo el mismo y el partido que lo sustenta

(7) Traducción en pág. 29.

también, por lo tanto, detrás sí que hay responsabilidades.

En el año 2003 hubo una comparecencia igual que esta con el Consejero correspondiente, y de su intervención se deducía que para el año 2008 la Pamplona-Jaca-Huesca, por lo menos en el tramo navarro, estaría terminada y de servicio. Y ahí está la intervención del año 2003 para cotejarlo. Dice textualmente: al final de la sexta legislatura, solo faltara el 50 por ciento de la Pamplona-Jaca. El 50 por ciento es la parte siguiente a Yesa, obviamente, la anterior estaba hecha. Durante la sexta legislatura se iban a hacer los trece kilómetros de Tudela al límite con la provincia de Soria de la autovía Madrid-Medinaceli-Tudela. La viabilidad definitiva, trazado, coste y diseño de la transpirenaica en el 2005 estaban resueltos. En estos momentos, aún pensamos si hay que hacer o no, por decir una cosa que se acaba de citar el túnel de Erro.

Se mantiene el mismo objetivo de que en el al año 2010 las consecuencias en muertos, en defunciones, por la siniestralidad sea el 50 por ciento de lo que hubo en el año 2000. Pero ese año 2000, según el Consejero, hubo ochenta; el 50 por ciento para el 2010 serían cuarenta. Ahora, según esta intervención, fueron en el 2000 noventa y nueve; la mitad serían cincuenta. Ya hemos subido un 20 por ciento. No sé por qué, pero eso está escrito aquí y escrito en el año 2003. Entonces, el objetivo era ochenta en el 2000 y luego cuarenta en el 2010. Como ahora dice que han sido noventa y nueve en el 2000, el objetivo ha de ser cincuenta. Son cosas que habrá que tener en cuenta.

Respecto al tren de alta velocidad, que en estos momentos, se nos diga, que podemos perder, si no corremos mucho, algo tan fundamental como tener en cuenta dónde va a ir a parar la conexión con la Y vasca para que allí lo tengan en cuenta a la hora de construir, es absolutamente cierto, y vamos muy tarde, pero espero y supongo que se podrá hacer.

Habría que preguntarle a este Gobierno que cuántos años ha estado sin preocuparse absolutamente nada concretamente de eso, de cuál iba a ser la continuidad del tren después de Pamplona y adónde iba a ir a parar el tren de alta velocidad o el tren de altas prestaciones, que creo que es una expresión más correcta. ¿Cuántos años ha estado este Gobierno, el de UPN, sin preocuparse de eso, obviándolo y hasta presumiendo de que de eso no había que decir nada? Leo textualmente: cuando finalice la sexta legislatura Navarra será la primera comunidad autónoma sin pasos a nivel. Luego, más adelante, se salvaban los tres del bucle ferroviario de Pamplona. Ahora se habla de que para el 2010, que será la segunda parte no de aquella legislatura, no de la sexta legislatura, sino de la siguiente, de la séptima, y se siguen salvando algunos.

Quiero decir con esto, sobre lo que no tiene ninguna responsabilidad la Consejera, que aquí de lo que se trata, al final, y tendremos ocasión a lo largo de estos cuatro años, es de que no solamente valen las buenas intenciones, hay que reconocerlas, pero luego a obligación es estar detrás de ellas, en el día a día, para exigir que esa alegría que por lo menos en la intervención del 2003 se mostraba –ahora se ve evidente– a la hora de prometer el oro y el moro y además con todo lujo de detalles, luego resulta que en la realidad no puede ser. Todos sabemos que la obra pública y la construcción en general es muy lenta, es muy lenta de decisión, de pasos previos, lentísima, pero eso lo saben también quienes tienen la responsabilidad de llevarla a cabo, y es su obligación no querer correr más de lo que saben que se puede, porque está muy bien lo de presumir y lo de querer explicar que todo esto está..., si luego además resulta que podemos llegar a entender que se paga dinero público porque en un momento determinado –repito, podemos llegar a entender– conviene acelerar algo porque puede tener unos beneficios electorales, tal y cual. Conviene ser más serios con estas cuestiones porque el dinero es muy importante, las obras públicas, las infraestructuras, en este caso de transporte, viales y demás, son fundamentales para el desarrollo económico –ahora acabo, señor Presidente–, y hagámoslo con el rigor absoluto necesario en todos los sentidos. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (8): *Jarraian CDN parlamentu-taldearen izenean, Burguete jaunak du hitza.*

SR. BURGUETE TORRES: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. Quiero dar la bienvenida y felicitar por su nuevo nombramiento a la Consejera, señora Alba, así como al equipo que ha asumido importantes responsabilidades dentro del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, que en sí mismo es un departamento que yo diría que tiene un marcado carácter estratégico para el futuro de la Comunidad. Es cierto que a lo largo de las diferentes intervenciones se han hecho menciones a aspectos que creo que trascienden del ámbito de la comparecencia, por tanto, sin querer defender ni compartir los criterios que pueda esgrimir el Gobierno con respecto al informe de la Cámara de Comptos que hace referencia a la Autovía del Camino, me ceñiré a lo que es el objeto de la convocatoria, que es la solicitud por parte del Partido*

(8) Traducción en pág. 29.

Socialista, para que se explique cuál es el programa de Gobierno, de UPN y CDN, los cambios en la estructura orgánica y el grado de ejecución presupuestaria. La Consejera, también en la misma línea, ha hablado de informar de las líneas de actuación de su departamento. Por tanto, de la Autovía del Camino ya tendremos ocasión de hablar, no se precipiten, va a comparecer el Presidente de la Cámara de Comptos y el Consejero de Economía y Hacienda, anteriormente Consejero de Obras Públicas, y también tiene la obligación de comparecer la Consejera del ramo, no en una comparecencia como la de hoy, sino en otra cuya fecha esta todavía por marcar.

Por tanto, sobre ese tema ya hablaremos. Hoy vamos a hablar de las líneas estratégicas y de cuáles son los aspectos en los que vamos a trabajar a lo largo de estos próximos cuatro años. Es curioso que se haga una reflexión positiva del modelo, las iniciativas contempladas, el grado de ejecución de ellas, del segundo Plan de Carreteras por quienes no lo apoyaron, –me refiero al Partido Socialista–, y el portavoz de Nafarroa Bai hoy haga una crítica cuando en su momento, en el año 2002, sí lo apoyó formando parte entonces de Eusko Alkartasuna. Todo esto lo digo porque yo formaba parte del Parlamento, de aquel grupo de personas que estaba presente en la Comisión de Obras Públicas discutiendo sobre el importante Plan de Carreteras, que hoy se ha demostrado que era interesante, positivo y que tiene un alto grado de ejecución, y que cuando llegue el año 2009, no solo se van a ejecutar las obras y medidas contempladas en el propio plan, sino incluso algunas otras que ni siquiera estaban contempladas y que se han ido incorporando después. Por tanto, creo que tenemos un importante análisis que hacer ya no solo sobre el grado de ejecución de los 2002-2009, de ese segundo Plan de Carreteras, sino del tercer Plan de Carreteras que ya nos ha apuntado la Consejera que tenemos como gran reto a lo largo de los próximos cuatro años.

Todo es interpretable en la vida, y yo ahora, que estaba aquí con la comparecencia del señor Palacios del año 2003, me he urgido a leer con interés las afirmaciones que hacía en cuanto a los plazos de las referencias, y, claro, dice: en total, durante el plazo de su vigencia –habla de la sexta legislatura– se van a construir y poner en servicio un mínimo de ciento treinta kilómetros de nuevas autovías, cifra que es el resultado de la construcción y puesta en servicio de los setenta y tres kilómetros de la autovía Pamplona-Estella-Logroño, de los veintitrés del desdoblamiento de la 232 y la construcción de trece kilómetros de la autopista Tudela-Soria, además de otros cinco kilómetros de calzada desdoblada en las rondas de la comarca. Ciento treinta kilómetros. Y luego dice en el siguiente párrafo: así pues, al final de esta legislatura, de todos los ejes estratégicos de comunicaciones de Navarra, cuyo diseño se realizamos en el año 98, tan solo quedaría por construirse un 50 por ciento de la autovía Pamplona-Jaca y la vía transpirenaica, un 50 por ciento de lo que es competencia de la Comunidad Foral, no de lo que es competencia del Estado, de eso ya hablará el Estado cuando tenga que hablar. El señor Palacios, en el año 2003, hablaba de que faltaría al final de la sexta legislatura de construir el 50 por ciento del tramo navarro, que es en donde estamos, y que para principios del año 2009 ya se habría construido el tramo hasta las Ventas de Judas, si mal no tengo entendido, faltando solamente el tramo Ventas de Judas-Yesa con el límite con la Comunidad Autónoma de Aragón. Por tanto, se pueden hacer las interpretaciones que se quieran, pero los escritos ahí están y todos tenemos la opción y la posibilidad de poder leerlos con toda tranquilidad.

El segundo plan fue un plan ambicioso, tiene un alto grado de cumplimiento, y creo que esos son los parámetros tenemos que fijar como objetivos para el tercer Plan de Carreteras. Ese objetivo de que todas las localidades de Navarra estén separadas por un tiempo de veinte minutos mínimo de acceso a una vía de gran capacidad es una iniciativa que se va a poner en marcha al final de ese proyecto de la autovía Pamplona-Huesca-Lérida. Tenemos que seguir insistiendo en la importancia de las comunicaciones para vertebrar completamente el territorio. Hemos hecho un gran esfuerzo a lo largo de estos últimos años en las vías importantes de gran capacidad y tenemos que seguir insistiendo en las vías secundarias, por llamarles de alguna manera, aunque no creo que tengan que tener ese calificativo de secundarias porque son muy prioritarias para los lugareños de aquellas zonas, y para seguir fomentando un desarrollo social y económico de la Comunidad. Hemos desviado muchísimos esfuerzos económicos y de personal para el desarrollo de esas grandes infraestructuras, pero también hay que insistir en lo que pueden denominarse yo creo que erróneamente vías secundarias, que van a mejorar la calidad de vida y van a posibilitar un desarrollo que hoy desgraciadamente no tienen y que las vías de gran capacidad nos están demostrando que habilitan ese desarrollo allá donde se ejecuta esa serie de obras.

Con respecto a los puntos negros y a la siniestralidad, Navarra hoy puede presentar, evidentemente, unos buenos números, se diga lo que se diga, pero es evidente también que tenemos un gran esfuerzo que desarrollar. La formación, la información, la educación vial y las inversiones públicas son ejes básicos en los que tenemos que trabajar para reducir nuestras tasas de siniestralidad, para que las carreteras de la Comunidad Foral sean unas carreteras transitables, de calidad, y para que

tengamos una formación y una educación suficiente para saber sabiamente conducir por ellas. Por tanto, son necesarias la educación, la formación e inversión desde la Administración Pública para mejorar la calidad de ese entorno.

En cuanto al tren de alta de velocidad, del ferrocarril, en la Comunidad Foral de Navarra, se ha hablado mucho a lo largo de los últimos meses y años. Yo sería partidario de pasar página sin olvidar todo lo anterior, pero hacerlo definitivamente. Vamos a ver si somos capaces de mantener la honrada y leal relación que Navarra y el Estado y el Estado y Navarra han tenido durante muchísimos años y que ha estado guiada por el pactismo, por las relaciones estrechas bilaterales y fluidas entre la Administración General del Estado y la Comunidad Foral de Navarra, para sacar adelante, por el procedimiento que sea, y nosotros defendemos que sea por medio del Convenio, la financiación y ejecución del tren de alta velocidad en el ámbito de la Comunidad Foral de Navarra. Pasemos página de situaciones anteriores que al Parlamento y a la sociedad navarra no nos ha aportado nada positivo. No creo que el Estado pueda alardear de que en Navarra se esté ejecutando la obra, ni nosotros tampoco. Por tanto, vamos a ver si somos capaces entre todos de mantener una buena relación, estrecha, fluida, leal y honrada, insisto, para que esa infraestructura clave para el desarrollo de esta Comunidad sea una realidad que se ha señalado para el año 2014. Por tanto, hay que olvidar todo lo anterior y vamos a ver si en esa próxima reunión que el Presidente del Gobierno de la nación y el Presidente de esta Comunidad van a tener se desbloquea definitivamente –tenemos antecedentes que avalan las tesis que en este momento defienden el Gobierno y los partidos que les sustentan–, y, por tanto, encontramos la fórmula que haga posible que esa financiación y esa obra sean hoy una realidad.

El área logística de la Ciudad del Transporte, el PESIS de la estación, y la mejora del transporte público son cuestiones que, evidentemente, tenemos que ir desarrollando en los próximos años, donde tenemos que tener una referencia y un aspecto clave, que es el desarrollo medioambiental. La Consejera ha señalado al inicio de su intervención que hoy hay que superar unas exigencias medioambientales cada vez mayores, que a mí me parece que es muy interesante que estén contempladas ya desde la normativa foral, estatal y la normativa europea. Ese tercer Plan de Carreteras tendrá que contar con la aprobación de un estudio estratégico y ambiental en la medida que habrá que contemplarlo, porque así lo plantea la normativa foral, independientemente de que las diferentes obras contempladas en ese plan tengan que superar las exigencias normativas desde el punto de vista medioambiental.

La movilidad y el tranvía creo que tienen que ser ejes importantes en los que tiene que trabajar el departamento, y no solo el departamento, ahí tiene que haber una fluida relación con otros departamentos del Gobierno de Navarra y también con las entidades locales. A partir de este momento, y como el señor Presidente, aunque lleve ocho minutos o nueve hablando, ya me está señalando que se me está acabando el tiempo, le animo a que cumpla sus objetivos. Sabe que en nuestro grupo parlamentario, Convergencia de Demócratas de Navarra, va a tener un leal colaborador, pero cuando haya situaciones que no compartamos, no tendremos ningún impedimento en darlo a conocer, como así puede ocurrir a corto o medio plazo. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (9): *Eskerrik asko, Burguete jauna. Ezker Batua parlamentu-taldearen izenean, Figueras andreak du hitza.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. Quiero saludar, también, a la Consejera, felicitarle por su nombramiento y dar la bienvenida a las personas que la acompañan.*

Yo, que he escuchado la comparecencia con atención, creo que hay una descompensación en esa información que nos ha facilitado la Consejera, entendiendo por descompensación que se centra en lo que es Pamplona y la comarca, y no en otras comarcas de Navarra. Si algo ha quedado claro en todas las comparecencias que hemos tenido a lo largo de estas dos semanas es que Navarra es muy extensa, que las comarcas son muy variadas y que, lógicamente, desde el centro hay más de cien kilómetros hacia arriba o hacia abajo. Por lo tanto, creo que es importante que cuando se hace una extensa explicación pormenorizada de lo que se piensa desarrollar desde el Departamento de Obras Públicas se tenga en cuenta eso, y que tengan cabida también en la explicación las cosas que a mi grupo y a mí nos parece que faltan.

Si empezamos por las infraestructuras viarias, hay una explicación más o menos detallada que venía recogida ya en el Plan de Carreteras. Por otra parte, ese plan no se ha cubierto al cien por cien, y alguna de las obras importantísimas se está acometiendo ahora, como es la 232, que, lógicamente, no ha ido dentro de los plazos, se les ha ido en tiempo, que se espera que finalice el año que viene, precisamente porque hay un acontecimiento político y social, como es la Expo de Zaragoza. No cabe duda de que es una obra de gran envergadu-

(9) Traducción en pág. 29.

ra, yo nada más venir hace cuatro años a este Parlamento planteé una moción para que entrara dentro de los plazos y alguien de UPN o CDN me dijo: ya veremos si en el 2007 está acabada; yo espero que sí, si no es así, le daré la razón. Hoy no está en esta sala el que me lo dijo en aquel momento para justificar su voto en contra de aquella moción, pero es evidente que no se ha acabado. Eso no quita para que luego se haya implementado y se esté en un proceso de intento de acabarlo, pero es verdad que esa obra no se acabo en el tiempo previsto.

De las infraestructuras viarias, a mí hay un aspecto que me parece importante señalar, que es la conexión viaria con los Pirineos Atlánticos. Hubo un empecinamiento por parte del Gobierno de UPN en etapas anteriores con aquella famosa autovía transpirenaica, con la que algunos grupos en esta Cámara no estuvimos de acuerdo, nos parecía una barbaridad, una aberración, apostábamos por aligerar, mejorar y plantear una infraestructura con los túneles que fueran necesarios y con los carriles de aceleración. Eso es un poco lo que yo entiendo que se dijo por parte del anterior responsable de Obras Públicas, y que viene recogido aquí. Parece que esa conexión es importante, se ha superado un problema gordo, que era que el territorio fronterizo, en este caso Francia, no quería oír hablar de la transpirenaica en el concepto que UPN defendía. Por lo tanto, bienvenidos en ese sentido esa modificación y la propuesta que se ha realizado.

En cuanto al tercer Plan de Carreteras, se establece en lo que nos ha facilitado, un estudio de variantes, y entre ellas está la de Tudela. Nuestro grupo ha formulado una alegación a la EMOT en el Ayuntamiento de Tudela, por esa variante que entiendo que es norte porque va a estar situada en principio en este espacio, porque la otra ya ha sido recientemente habilitada, que es el puente que se inauguró. A mi grupo le preocupan dos cosas fundamentales; el impacto tan importante que va a tener esa variante, no solo hay que ver qué va a superar, va a superar un espacio del Ebro, sino donde va a acabar el pilar final. Son tierras muy complicadas, son arcillas expansivas, y desde nuestro punto de vista, habría que tener en cuenta dos cuestiones; primero, el impacto, que, aun sin tener un estudio que así lo justifique, nos parece que es importante; y la utilización, porque hay que darse cuenta que obras importantes como el puente de los Abetos y el puente último recientemente inaugurado en parte han aliviado el tráfico, ya que se obliga a que el tráfico pesado pase por ahí, y nos gustaría que antes de acometer esta variante se estudiase con muchísimo detenimiento esos impactos, el ambiental, y el uso por el tráfico que se estima que se va a hacer de esa variante. Y a la vista de eso, nosotros nos definiremos si estamos o no de acuerdo. Hoy tenemos serias dudas de esa infraestructura.

En cuanto al transporte ferroviaro, nosotros hemos apostado por un tren de alta velocidad, de prestaciones o de velocidad alta, que decimos algunos, que suponga un uso en los dos sentidos, en el del transporte de viajeros y el de mercancías, y, que, lógicamente, sea una infraestructura para el servicio público, y entendiendo que es una infraestructura para el servicio público, que se puede utilizar, es decir, que no pase y que vertebre la Comunidad Foral.

Se habla del tramo Castejón-Pamplona, cuya resolución ya está publicada, pero en lo que es la estación en la Ribera, de ese tramo no se ha hablado, siempre se ha apartado, porque hay dos alternativas: una es mantener el trazado actual, haciendo la obra de infraestructuras que sea necesaria, y la otra es sacarla fuera del trazado actual. La verdad es que cuando le he requerido información, hay una discusión que todavía no está cerrada. Está muy avanzado todo lo que tiene que ver con la estación en Pamplona, probablemente porque va a ir aparejada de un desarrollo urbanístico importantísimo, pero no cabe duda de que para la Ribera es fundamental que pare el tren de alta velocidad –yo estoy segura de que lo va a hacer–, pero también hay que solucionar para un núcleo como es el de Tudela esa situación actual de la parada del tren, es fundamental, es dar una solución a la ciudad, es crear un corredor nuevo en la ciudad alternativo, y como hay un desarrollo urbanístico importante, es de suma necesidad. Por tanto, espero que si hay algo de información se pueda aclarar respecto a esa parte de contenido de la comunicación que nos ha hecho.

En cuanto a transporte de viajeros, la situación es la misma. Se habla de que hay un desarrollo importante del transporte de viajeros en la comarca. Hay un plan comarcal y yo sistemáticamente he repetido lo que voy a decir ahora, que es que hay comarcas donde la población es importante y hay otras donde nos interesa afianzar y que permanezca la población, y para ello habrá que dar diferentes soluciones al transporte urbano comarcal. Yo, como conozco más el ámbito en el que vivo, me parece que hay suficientes elementos que hacen necesario que la propia alternativa que hay ahora de transporte de viajeros a través de autobuses que sea mejorado y sea tenido en cuenta en todo el área de la Ribera y eso vaya ligado a la sostenibilidad, a lo que son otras pretensiones que usted ha apuntado, con las que estoy completamente de acuerdo. Por lo tanto, sería oportuno que el departamento trabajará en el ámbito del transporte comarcal de viajeros en diferentes comarcas también, porque lo estamos demandando, y tenemos algunas experiencias ahí que están funcionan-

do adecuadamente pero que no son suficientes. En ese sentido, echo en falta que en cuanto a la movilidad, no se esté hablando de otras zonas que no sean exclusivamente la comarca de Pamplona.

En cuanto a la movilidad sostenible, sé que es un tema que antes pertenecía a Medio Ambiente. Me parece fundamental todo lo que tiene que ver con la movilidad sostenible y con los carriles bicis en las infraestructuras nuevas o que se han adaptado. Había un plan previsto que no se ha llevado a cabo, y creo que no se ha llevado a cabo porque cuando se modifican o se piensa en nuevas vías de comunicación, cuesta entender que paralela a la vía por la que van a rodar los coches debería ir otra por la que tienen que circular las bicicletas. Este tema creo que ahora puede estar incluido en otro departamento, pero no cabe duda de que como en este caso es un asunto transversal, tendrán que ponerse de acuerdo el Departamento de Obras Públicas con quien tenga esa competencia ahora para que en cualquier modificación u obra nueva se plantee siempre que vaya acompañado con el carril bici.

En cuanto a lo referente a la Ciudad del Transporte, efectivamente, al final se habla de la importancia y de la ampliación de la Ciudad del Transporte y se plantea una plataforma logística en Tudela. Entiendo que es nueva, que se va a plantear distinta de la que se está planteando, por la iniciativa privada, y yo desearía saber si eso va a ir ligado al polígono de grandes superficies, pensando en que además esa plataforma logística va a tener mucha relación con el desarrollo del tren de alta velocidad.

Por mi parte nada más, simplemente quiero desearle que las cosas se puedan desarrollar y funcionar como todos deseamos. En la parte en la que estemos de acuerdo le daremos nuestro apoyo, en la que no sea así tendrá nuestra oposición leal, como debe ser. Nosotros no vamos a hacer en este momento un comentario respecto al tema que se ha suscitado, que es la Autovía del Camino, creemos que va a haber dos comparecencias, pero desde luego, hemos estado en contra, y lo hemos dicho públicamente, y así se manifestará en las correspondientes comisiones donde se debata con detalle. En todo caso, sepa que estamos en contra de modificaciones de pliegos. Por lo tanto, espero simplemente la respuesta a las preguntas o dudas que suscita mi grupo, y deseo que pueda funcionar y hacer un trabajo interesante para la Comunidad. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (10): *Erreplika txandan, kontseilari andreak du hitza.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero agradecer a todos los portavoces las felicitaciones y los ánimos que nos han trasladado a mí y a mi equipo para acometer todos estos proyectos que nos hemos marcado como objetivo. Quisiera hacer referencia, porque muchos de ustedes lo han hecho también, a la importancia que van a tener determinadas cosas en esta legislatura y en este sentido, quiero decir que los que ya me conocen creo que pueden tener la seguridad de que mi forma de trabajar está basada en la colaboración, en escuchar y dialogar, y no porque en esta legislatura sea especialmente necesario, que quizá lo sea, aunque no es la primera vez que se gobierna sin mayoría absoluta, sino porque es mi forma de entender el trabajo de esta Cámara.*

En cuanto a la exposición del portavoz del grupo parlamentario socialista, el señor Vázquez, me gustaría agradecerle sinceramente su tono. Por otra parte, quiero comentarle que respecto de la revisión de los sistemas de adjudicación, yo no tengo ningún inconveniente en escuchar las propuestas que ustedes puedan tener a tal efecto, pero quiero que sepan que son unos sistemas que han seguido siempre las recomendaciones de la Cámara de Comptos, que han sufrido una modificación en fechas recientes, creo que el año pasado, siguiendo también recomendaciones de la Cámara de Comptos, y que siempre han sido consensuadas, es decir, que no es un sistema de adjudicación arcaico o arbitrario que se nos haya ocurrido instalar. De ninguna forma, es un sistema que ha dado unos resultados extraordinarios desde el punto de vista de la transparencia y del control del gasto público y, por lo tanto, sujeto a las modificaciones que en cada momento, por los cambios generados en la forma de trabajar, por las distintas obras que se acometen, por sus distintas formas de financiación, solemos aplicar las recomendaciones de la Cámara de Comtpos con carácter general y de forma inmediata, y son criterios adaptados a sus indicaciones.

Le agradezco y me alegra que por primera vez el Parlamentario del grupo socialista no cuestione el contenido del famoso convenio de 2002. La verdad es que igual que usted nos reconoce cierto cambio de actitud, yo sinceramente se lo reconozco también a usted. Dice que, por otra parte, no deberíamos imponer un convenio al Gobierno relativo a las obras del plan estratégico de infraestructuras del transporte. Ni es nuestra intención, ni es posible. No es nuestra competencia, por lo tanto, entendemos que esa no es la vía, no pretendemos imponer nada, sí que queremos hacer ver la importancia que tienen para Navarra y para el

(10) Traducción en pág. 30.

conjunto de España las infraestructuras que deben de acometerse, infraestructuras que llevamos tiempo reclamando, y trataremos de la forma mejor posible, con una negociación, como usted dice, leal, seria y sincera poder llegar a un entendimiento con el Gobierno de España, para lo cual, al parecer, contamos con su apoyo y, sinceramente, se lo agradezco.

Respecto al tercer Plan de Carreteras, me comentaba que agradece la invitación que he hecho a los miembros de esta Comisión para participar en él y me pide que lo traigamos con tiempo suficiente para hacer sus aportaciones. Le prometo que así será.

Respecto a la intervención del señor Amezketa, decía que por qué no he hecho ninguna referencia a la sociedad SPRIN, ni al plan de aceleración. No lo he hecho por ninguna razón en particular, sinceramente. Sí he hecho referencia a las obras que contempla el plan de aceleración. Me he centrado en lo fundamental, que yo creo que es cuál es el estado de las obras, cuándo se van a poner en servicio y por dónde vamos a continuar en la planificación de las obras. La sociedad SPRIN, como sabe su señoría, firmó un convenio con el departamento para ayudar a acelerar determinadas obras que se establecieron con nombre y apellidos y a las que he hecho referencia a lo largo de mi intervención. Pero no hay ningún motivo especial para no haber nombrado el convenio con SPRIN, simplemente, sí he nombrado las obras que están recogidas en ese convenio.

Respecto a la red secundaria, ya he aclarado en mi exposición que va a ser uno de los temas prioritarios en la redacción del tercer Plan de Carreteras. En el segundo no estaba obviada, hay muchas obras que afectan de forma directa o indirecta a la red secundaria, pero gobernar es priorizar, en un momento se entendió que se debían desarrollar los ejes estratégicos que están definidos, y usted seguro que los conoce. Por lo tanto, ahora es el momento de en el tercer plan invertir un mayor esfuerzo o dar una mayor importancia a la red secundaria, aunque, como digo, en absoluto estaba abandonada ni olvidada en el segundo Plan de Carreteras.

¿Cuántos años ha estado este Gobierno sin preocuparse de la conexión con Y vasca? Ninguno. El señor Miranda, mi antecesor, hizo una intervención muy clara a tal efecto, en esta Comisión, en la que además expuso y mostró físicamente documentos que databan –la verdad es que no me atrevo a decir el año, porque no lo recuerdo con seguridad– de hace mucho tiempo, en los que ya se hablaba de la conexión con la Y vasca. Así es que le tengo que responder que ninguno. Y respecto a que no solo valen las buenas intenciones, estoy de acuerdo con usted, pero no tenga la menor duda de que cuando estuvimos preparando en el departamento esta comparecencia, el objetivo no era hacer un texto que a ustedes les dejase boquiabiertos, que les satisficiese como texto sin más, sino que el esfuerzo que nos supuso el preparar esta comparecencia fue porque nos teníamos que marcar los objetivos que pretendemos cumplir. En ese sentido, el portavoz de UPN –con amigos como usted, señor Valero, no necesito enemigos– ha recalcado muchas veces la existencia de los plazos; efectivamente, hay plazos, aunque no es necesario que se lo recordemos a la oposición con semejante vehemencia, señor Valero. Es una broma. Hay plazos, por supuesto, porque son los objetivos reales que nos hemos propuesto marcarnos y por lo tanto, esto no es un brindis al sol, ni una declaración de buenas intenciones, sino que estamos hablando de unos proyectos concretos con una fecha prevista de ejecución, en cuyo cumplimiento, por supuesto, pondremos todo nuestro empeño.

Respecto a la intervención de la portavoz de Izquierda Unida, la señora Figueras, dice que cree que hay una descompensación, que se habla de Pamplona y su comarca, y no de otras comarcas. Yo tengo que decirle que también en sus intervenciones se ha apreciado siempre cierta descompensación hablando de Tudela y de la Ribera, y no de otras zonas de Navarra. Usted no es la responsable del departamento, ni la Consejera, ni tiene la responsabilidad de trabajar por todos los navarros. Desde este Parlamento sí, por supuesto me refiero a su posición en el Ayuntamiento de Tudela y la que ha tenido anteriormente. En cualquier caso, lamento que haya podido ser esa la visión que ha tenido de mi comparecencia porque no era esa mi intención, ni creo que sea.

Respecto a la obra pública, tanto si hablamos de obras hidráulicas, varias o ferroviarias, estamos hablando poco de Pamplona y su comarca, y mucho más de actuaciones en el resto de la comarca. Es lo mismo que si hablamos del transporte, la ley navarra de la movilidad, como comprenderá, va a afectar a toda la población. Respecto a los planes de movilidad, el de la comarca de Pamplona es destacable y es especial porque es el primer plan comarcal en el ámbito nacional. En otros lugares hay planes municipales, pero no comarcales, sin embargo, usted sabe como yo que en Tudela se está acometiendo ya el plan de movilidad, por ejemplo.

Lo mismo ocurre con el tema de la logística, que va a ser otro de los temas estrellas de la legislatura. No estamos hablando en absoluto solo de la Ciudad del Transporte, me he detenido a explicar las fases en las que se encuentra y las de futuro desarrollo porque es una infraestructura de la que ya podemos disfrutar, pero también hemos

dicho claramente en la exposición que las infraestructuras logísticas se iban a implantar en atención a la configuración de un mapa que está por determinar, pero que en cualquier caso ya hemos adelantado que va a tener otro de los grandes nudos en la Ribera y en el norte de Navarra.

Decía la señora Figueras respecto a la conexión Pirineos Atlánticos que algunos grupos calificaron la autovía de barbaridad y de aberración. Tampoco sería la primera vez que algunos grupos califican de barbaridad y de aberración una autovía, y después, cuando se construye otra cosa distinta a una autovía, dicen que podía haber sido una autovía. Me sorprende en exceso, la cuestión es que, como usted bien ha explicado, este tema lleva un desarrollo, es costoso, porque implica a dos Administraciones de dos países diferentes, con dos normativas aplicables diferentes, etcétera, pero está bien encaminado, que es de lo que se trata.

Respecto al tercer plan, al estudio de las variantes, se refería usted también a la variante de Tudela y a la preocupación que tenía por el impacto y la utilización. Hay que esperar a los estudios ambientales, que son los que se ocupan precisamente de todas esas cuestiones, y creo que entonces será el momento de ver cómo se ha podido solventar y cómo se da solución a las preocupaciones que ustedes puedan tener.

Respecto al transporte ferroviario, la realidad es que, como he comentado en la intervención, la declaración de impacto ambiental está aprobada, por lo tanto, no existen dos alternativas, ahora solo existe una, que es la que ha decidido la Administración del Estado, que es la que va por encima de la actual vía. Otra cosa es que nosotros, como siempre y como también explicamos en una pregunta parlamentaria que su grupo nos hizo llegar, trataremos de facilitar que puedan verse cumplidas las aspiraciones de su Ayuntamiento, y de la misma forma que les ofrecimos hacer el estudio relativo a esa segunda alternativa a costa del departamento de Gobierno de Navarra, mantendremos las reuniones que sean precisas para hacer ver que ese interés es real, explicar por qué, y que pueda llevarse a cabo, pero actualmente, la declaración de impacto ambiental aprobada supone que no existen esas dos alternativas, lo que se ha aprobado es el trazado que se ha aprobado. En ese sentido, tienen nuestro apoyo y nuestro ofrecimiento para trabajar y ayudarles a que su deseo pueda verse cumplido.

Ha hablado usted del transporte de viajeros en la comarca, creo que ya he hecho referencia a eso anteriormente. En cuanto a la movilidad sostenible, quiero decir que se está trabajando en toda Navarra y es nuestra intención seguir así.

Me hablaba usted de la plataforma logística de Tudela y respecto al polígono de grandes superficies, quiero decirle que va a ser una plataforma logística nueva y que se está estudiando, por el tema que he comentado antes del interés que tenemos en la intermodalidad en el transporte de mercancías, que esa plataforma pudiera o no contar, o sea viable o no que esa plataforma cuente con acceso a las vías ferroviarias.

Creo sinceramente que no me olvido de ninguna cosa en particular; si no por favor, háganmelo saber. En cualquier caso, quiero finalizar agradeciéndoles a todos ustedes, como no puede ser de otro modo, la atención que me han prestado y reiterarles nuestra disposición a trabajar con todos ustedes en este trabajo tan conocido, querido para mí y tan importante para la sociedad navarra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Gracias, señora Consejera.Gracias, señoras Labiano y Ezcurdia. Gracias, señor Echávarri. Eskerrik asko guztiei. Se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 14 HORAS Y 34 MINUTOS.)

Traducción al castellano de las intervenciones en vascuence:

(1) Viene de pág. 2.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Como marca el Reglamento, una vez comenzada la sesión cederé la palabra en primer lugar al representante del PSN, puesto que han sido ellos quienes han pedido la comparecencia de la señora Consejera, aunque luego la señora Consejera también pidió comparecer. Seguidamente, tendrá la palabra la señora Consejera. Comenzará el portavoz del PSN. Muchas gracias*

---

(2) Viene de pág. 3.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Tal y como me ha dicho la señora Consejera, ella también solicitó comparecer. Por tanto, a continuación tiene la palabra la señora Consejera para que nos informe sobre las líneas políticas generales que va a desarrollar su departamento.*

---

(3) Viene de pág. 16.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervás): *Muchas gracias, señora Consejera. Ahora haremos un receso de cinco minutos. Se suspende la sesión.*

---

(4) Viene de pág. 16.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervás): *Se reanuda la sesión. A continuación tiene la palabra el portavoz del grupo parlamentario del PSN, señor Vázquez.*

---

(5) Viene de pág. 18.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervás): *El señor Vázquez debería saber, como lo sabemos todos los Parlamentarios, que el Reglamento marca un tiempo de intervención de diez minutos. Esta presidencia ha sido generosa, puesto que ha tenido usted la palabra durante casi catorce minutos. Lo siento, pero si comenzáramos así, sería difícil mantener un mínimo orden. Lo siento.*

Seguidamente, tomará la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de UPN. Perdón, la señora Consejera prefiere contestar al PSN ahora.

---

(6) Viene de pág. 18.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervás): *Ahora tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de UPN, señor Valero.*

---

(7) Viene de pág. 20.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervás): *A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Nafarroa Bai, tiene la palabra el señor Amezketa.*

---

(8) Viene de pág. 21.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervás): *Seguidamente, en nombre del Grupo Parlamentario del CDN, tiene la palabra el señor Burguete.*

---

(9) Viene de pág. 23.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervás): *Muchas gracias, señor Burguete. En nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Figueras.*

---

(10) Viene de pág. 25.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervás): *En el turno de réplica, tiene la palabra la señora Consejera.*