



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura

Pamplona, 2 de octubre de 2008

NÚM. 6

**COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES**

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JESÚS PAJARES AZPÍROZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 2 DE OCTUBRE DE 2008

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que informe de los [recortes](#) que va a realizar en los Presupuestos Generales de Navarra que gestiona su Departamento.
- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que explique la creación, por parte del Gobierno de Navarra, de la [Agencia Navarra del Transporte y la Logística](#), presentada por el G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 10 horas y 34 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que informe de los recortes que va a realizar en los Presupuestos Generales de Navarra que gestiona su Departamento (Pág. 2).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra la señora Figueras Castellano (A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua) (Pág. 2).

A continuación interviene la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 2).

En el turno de intervenciones de los portavoces parlamentarios toman la palabra la señora Figueras Castellano, a quien responde la Consejera, y los señores Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Jiménez Hervas (G.P. Nafarroa Bai), Vázquez Royo (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) y Burguete Torres

(A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra), a quienes contesta, conjuntamente, la Consejera (Pág. 4).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que explique la creación, por parte del Gobierno de Navarra, de la Agencia Navarra del Transporte y la Logística, presentada por el G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra (Pág. 13).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene el señor Vázquez Royo (Pág. 13).

Seguidamente toma la palabra la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 13).

En el turno de intervenciones de los portavoces parlamentarios toman la palabra el señor Vázquez Royo, a quien contesta la Consejera, y los señores Valero Erro, Jiménez Hervas y Burguete Torres y la señora Figueras Castellano, a quienes responde, conjuntamente, la Consejera (Pág. 17).

Se levanta la sesión a las 12 horas y 23 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 34 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que informe de los recortes que va a realizar en los Presupuestos Generales de Navarra que gestiona su Departamento.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Buenos días, señorías. Buenos días, señora Consejera, le damos la bienvenida, al igual que a sus colaboradoras. Vamos a iniciar la sesión de hoy, que tiene dos puntos en el orden del día. En el primero se solicita la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la señora Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que informe de los recortes que va a realizar en los Presupuestos Generales de Navarra que gestiona su departamento. Esta es una comparecencia solicitada por la Agrupación de Parlamentarios Forales de Izquierda Unida de Navarra. Tiene la palabra la señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Buenos días, señorías. De la*

tanda que a mí me toca, con esta se cierran estas comparecencias, y quiero agradecerle, sinceramente, que haya tenido a bien comparecer en sede parlamentaria para explicarnos esa parte de la contención o de la reserva de gasto que va a hacer el Gobierno en Obras Públicas, que globalmente supone un montante de ciento cincuenta millones. Lo que se pretende con esta comparecencia, como en otras anteriores, es saber en qué partidas de su departamento en concreto va a haber esa reserva de gasto y la cuantía de las mismas.

Por lo tanto, y a expensas de lo que nos tenga que comentar, ese es el interés. Posteriormente podremos entrar más en profundidad en el debate de si nos parece bien o no o si entendemos que está ajustado o no. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señora Figueras. Tiene la palabra la señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenos días. A estas alturas de las comparecencias de los miembros del Gobierno*

creo que huelga hacer una exposición sobre la situación de crisis financiera y económica internacional, nacional, sus afecciones en Navarra, etcétera. Creo que sus señorías están ya perfectamente informados y, por lo tanto, les ahorraré mi propio análisis e iré directamente al grano, al tema relativo al Departamento de Obras Públicas.

Creo que hay una serie de cosas que conviene recordar una vez más, y es el marco general en el que nos movemos en cuanto a la reserva temporal de gasto del presupuesto general de Navarra. El presupuesto de 2008, ya lo saben sus señorías, suponía un crecimiento del 10 por ciento respecto al de 2007, cuando la media del crecimiento de los presupuestos de las Administraciones Públicas de España era del 5,5. Por lo tanto, estábamos cuatro puntos y medio por encima de la media en cuanto a crecimiento.

La reserva temporal de crédito que este Gobierno, liderado por Miguel Sanz, ha marcado es de ciento cincuenta millones de euros, lo que supone un tres y medio por ciento del presupuesto global de 4.287 millones.

Como saben sus señorías, cada departamento ha recibido instrucciones del Departamento de Economía y Hacienda de reservar una cantidad concreta que afecta a un porcentaje determinado de su propio presupuesto, y corresponde al ámbito de decisión de cada Consejero determinar en qué partidas debe hacerse esa reserva. Como saben también, es un sistema totalmente flexible, de modo que hasta el último día del ejercicio económico cada Consejero podrá ir moviendo digamos este bloqueo en las diferentes partidas según vayan evolucionando las distintas actividades de su departamento. Creo que todo esto era conocido pero convenía recordarlo.

En el caso concreto del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, la reserva marcada por el Departamento de Economía y Hacienda asciende a 10.077.208 euros, lo que supone un 6,38 del presupuesto inicial del departamento. En nuestro caso, sinceramente, a diferencia de otros departamentos, no contamos con grandes partidas de ayudas o subvenciones que hayan quedado total o parcialmente desiertas, sí que hay algunas partidas de no demasiado importe en las que esto ocurre y parte de la reserva, desde luego, irá ahí.

Tampoco podemos decir que el nivel habitual de ejecución del presupuesto en el departamento pueda absorber este 6,38 por ciento. De hecho, es un departamento que habitualmente tiene un nivel de ejecución alto. En estos momentos, según los datos que nos ha aportado el propio Departamento de Economía, es el departamento con un nivel de ejecución más alto, más de un 85 por ciento,

cuando aún queda un trimestre entero por ejecutar. Por lo tanto, una parte sí que podrá tener ese colchón de la parte no ejecutada, pero tampoco alcanzaremos ese presupuesto.

Hay que reseñar una situación particular de este departamento, y es que, como sus señorías conocen, gracias al plan de aceleración de carreteras el presupuesto inicial del departamento se ve aumentado considerablemente y, por lo tanto, su capacidad de inversión y de gasto. En concreto, para el ejercicio 2008, el presupuesto se ve aumentado hasta 291.112.666,91 euros, por lo que en la práctica esta reserva temporal de crédito de 10.077.208 euros supone un 3,6 por ciento del presupuesto real del departamento. Entonces, ya estamos hablando de otra tesitura.

En cualquier caso, yo no pretendo convencer a nadie de que se puede hacer lo mismo con diez millones más que con diez millones menos, pero tendrán que convenir conmigo en que un 3,46 por ciento del presupuesto real es una cifra que puede encajarse sin dañar las líneas principales de actividad del departamento.

¿Qué es lo que considero fundamental, lo que considero que no debe dejar de hacerse? Por supuesto, no solamente este año, con esta reserva temporal, sino en lo que se refiere a los ejercicios futuros y por lo que pueda venir en los siguientes presupuestos, que francamente me preocupa más que esta pequeña reserva temporal de crédito, en lo relativo a la Dirección General de Transportes, todo lo que supone el sostenimiento, el fomento, la modernización del transporte público creo que es una cuestión intocable. También, en lo que se refiere a la Dirección General de Transportes, la reorganización del transporte de viajeros por carretera o la ejecución del PITNA son cosas que considero que deben desarrollarse en los ejercicios futuros por encima de cualquier otra cosa y, por supuesto, la ejecución del Plan Estratégico de Áreas Logísticas y todo lo que tiene que ver con la creación y su posterior funcionamiento de la Agencia Navarra de la Logística, de la que tendremos ocasión de hablar en el siguiente punto del orden del día.

En cuanto a la Dirección General de Obras Públicas, son fundamentales, por supuesto, el proyecto del corredor de alta velocidad y el Canal de Navarra. En lo que se refiere a la red de carreteras, haremos una priorización atendiendo a dos criterios fundamentales, el primero la seguridad y el segundo la promoción, el desarrollo social y económico de las distintas zonas de Navarra.

En cualquier caso, se cumplirá todo lo que está previsto en el Plan Navarra 2012, que creo que es fundamental porque es una de las herramientas

principales que el Gobierno ha diseñado para paliar la crisis económica.

De momento, eso es lo que tengo que decir. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señora Consejera. Señora Figueras.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Ha dicho que el porcentaje de reducción o de reserva de gasto en principio es de diez millones, y yo creo que esa es la cifra real, porque aunque luego hay planes e incluso esa otra cartera b de ejecución, que no se controla por el presupuesto propiamente, la sociedad SPRIN u otras, no cabe duda de que lo que tenemos nosotros como elemento para observar y controlar es el tema del presupuesto propiamente. Entonces, en cuanto a la reserva de diez millones, no voy a decir yo que se pueda hacer o no se pueda hacer algo con diez millones de euros. Efectivamente, diez millones de euros es una cantidad significativa. Además, estamos hablando de obras de todo un departamento y cualquiera de las obras es, en primer lugar, agradecida y, en segundo lugar, está en el propio proyecto o plan de carreteras y, desde luego, todavía hay un trecho por recorrer.*

Lo que no ha planteado es dónde en concreto. Ha dicho: hombre, hay cosas en las que no vamos a incidir para que no se vean tocadas o perjudicadas, pero nosotros, como grupo, cuando planteamos esta comparecencia lo que queríamos saber precisamente era qué partidas se iban a ver afectadas en mayor o menor cantidad.

No cabe duda de que los presupuestos que van a venir van a estar caracterizados, lógicamente, por el ajuste, eso es evidente, y aunque nos intenten vender, en este caso el Gobierno, probablemente con el acuerdo del Partido Socialista, que no se van a resentir desde el punto de vista social, yo vuelvo a repetir lo que ayer dije en la comparecencia que tuvimos, que lo social es todo. Social no es solamente aquello que afecta a Salud, a Asuntos Sociales o a Educación por aquello de prevenir para el futuro, sino que, si dejamos de invertir diez millones, cuatro, cinco o los que sean, eso, lógicamente, lleva aparejada una cadena de creación de puestos de trabajo o de facilidad de inversión o lo que quiera que sea, y eso, querámoslo o no, tiene que ver con lo social. Los presupuestos tienen una relación directa y significativa con lo social. Todas las áreas, todos los departamentos tienen que ver con esa situación. Por lo tanto, cuando se intenta desdramatizar o decir que esta reserva de dinero es temporal y no afecta a lo social yo niego la mayor. Cualquier reserva de dinero o cualquier no ejecución de presupuesto necesariamente lleva aparejada incidencia en lo social.

Por lo tanto, yo quiero más información, señora Consejera. Quiero información sobre dónde y cómo se va a plasmar esa reserva cuantificada en diez millones, porque, como decía antes, el presupuesto que está por venir lo tendremos en fechas próximas y entonces podremos evaluarlo y podremos ver dónde se incide o no.

Y, desde luego, estoy de acuerdo con usted en que es importante potenciar el transporte por carretera, aspecto en el que falta todavía un recorrido importante por desarrollar, que son los planes comarcales de movilidad. Estoy de acuerdo con las áreas logísticas de Navarra, porque crearán el equilibrio, que es algo altamente demandado, y usted sabe que nosotros lo hemos reivindicado y defendido como necesario.

Veo más complicado el desarrollo del AVE. Lo veo muy complicado porque los presupuestos avanzados por el Estado, desde luego, no dan ni para medio rail del nuevo AVE. Y, desde luego, el Canal de Navarra es un tema ya prácticamente solventado y acordado anteriormente. El otro día tuvimos la oportunidad de acordar la ejecución, o sea, el acuerdo, y, desde luego, ratificar ese acuerdo, y ese es un tema amortizado prácticamente. Pero el AVE no está amortizado, solo está amortizado en el debate político, y a mí me parece que lo importante sería, para que tuviéramos claras las cosas, que antes del año que viene tuviéramos un acuerdo entre el Gobierno estatal y el Gobierno de Navarra, y eso parece que todavía no va a llegar.

Le agradezco, de todos modos, que no haya planteado la cantinela que habitualmente han hecho otros y otras Consejeras de la eficiencia y el bien hacer del Gobierno. No sé si ha sido un lapsus o no lo ha planteado por no enrollarnos más en el tema, pero, desde luego, nosotros en ese sentido hemos sido muy críticos en anteriores comparecencias y en esta en concreto de Obras Públicas me parece que también hay que ser críticos con lo hecho. Y, desde luego, en anteriores responsabilidades de otros Consejeros no ha sido, desde nuestro punto de vista, donde más se ha afinado y donde mejor se han hecho las cosas, y sacaré a colación dos aspectos que van a estar ligados al Plan 2012, uno es el que tiene que ver con la nueva financiación del peaje en la sombra, con el que nosotros hemos sido y seguimos siendo muy críticos, aunque sea la fórmula que se plantea para el Plan 2012, porque la experiencia constata ya de la Autovía del Camino nos dice que mientras que a la concesionaria le ha costado trescientos cincuenta millones, en veinticinco años al Gobierno le va a costar más de mil millones.

Y, desde luego, nosotros creemos que esa fórmula no es transparente. Ahora se evidencia que hay otras posibilidades, como, por ejemplo, la deuda pública. El Gobierno ahora sí está de

acuerdo en emitirla. Nosotros siempre la hemos defendido, y creemos que es una herramienta que no se ha utilizado adecuadamente. Por lo tanto, somos críticos en el sentido de que una parte de la financiación del Plan 2012 va a estar ligada al peaje en la sombra. También consideramos que no ha sido una buena ejecución del Departamento de Obras Públicas la que ha conllevado a una desviación importante de dinero, en torno a los cincuenta millones de euros, no justificados adecuada o suficientemente, así lo planteaba la propia Cámara de Comptos, que el Gobierno sin ningún empucho tuvo a bien facilitar a los empresarios por el adelantamiento de la puesta en funcionamiento, adelantándole esa cuantía.

Por lo tanto, yo creo que estamos en un departamento donde las cosas se pueden hacer mejor. No sé si se querrán o no se querrán hacer mejor, pero, desde luego, se pueden hacer mejor, con más transparencia y sin que cuesten más dinero del necesario a las arcas públicas.

Por eso, sin más dilación en mi intervención, lo que sí creo importante es que nos notifique, si lo puede hacer; dónde se va a reservar ese dinero, aunque luego es verdad que puede ser cambiante y eso lo veremos a final del año 2008, pero vaya por delante la crítica, en todo caso para que sea constructiva.

Y nosotros, para finalizar, diremos que esta crisis mundial, que afecta innegablemente también al ámbito autonómico pasando por el estatal, es una crisis que, desde luego, la vamos a sufrir todos, pero los responsables no hemos sido los ciudadanos de a pie, sino que ha sido consecuencia de un ansia de enriquecimiento no corregido por no ponerse en práctica algo que nosotros hemos defendido muchas veces y seguimos defendiendo, porque además está en la Constitución Española, y es que los poderes públicos intervengan y regulen esas ansias desmedidas en este caso concretamente de la banca para empobrecer en general a todo el mundo, no solamente a los más necesitados, sino que yo creo que a gran parte de la población.

En ese sentido, hay que estar vigilantes y, desde luego, no hacer en los próximos presupuestos el ejercicio fácil de que aquí socialicemos las pérdidas y la situación más comprometida, sino que, desde luego, estaría bien que lo pagase quien la ha creado.

Por lo tanto, sin más, esto es lo que teníamos que decir, y estaremos atentos al próximo presupuesto de 2009.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señora Figueras. Les rogaría que fueran más concretos a la hora de hacer sus exposiciones y se ciñeran realmente al texto de la comparecencia. Muchas gracias. ¿Quiere contestar ahora, señora Consejera?*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Señora Figueras, tengo que decirle que me alegro enormemente de algo. Este creo que es el sexto curso que empezamos juntas en este Parlamento, el sexto septiembre, y es la primera vez que le oigo decir que todo es social, porque durante los cinco años anteriores siempre le he oído decir a Izquierda Unida que más bienestar social y menos hormigón. Bueno, pues le agradezco que haya tornado su postura hacia considerar, como no puede ser de otra manera, que el transporte público, las redes viarias y otro tipo de infraestructuras, por ejemplo, el Canal de Navarra, son infraestructuras que mejoran el bienestar social de los ciudadanos y que son tan sociales como todo lo demás. La verdad es que me alegro de que compartan conmigo este análisis.*

Respecto al tema de la reserva, aunque sinceramente considero que usted se ha ido un poco por las ramas y ha hablado de otros temas que no eran el objeto de esta comparecencia y que no sé si tendrá ocasión de contestarle o no, me dice usted: quiero saber concretamente dónde. Yo comprendo que lo que a ustedes les gustaría oír es que les dijera: no voy a hacer tal carretera de tal pueblo. Pero esa respuesta es imposible, en primer lugar, porque no es así, porque todo lo que está previsto se hará al ritmo –no por esta reserva temporal, porque, como digo, a mí me preocupan más los presupuestos de los años siguientes– que la disponibilidad presupuestaria vaya permitiendo porque iremos priorizando. Igual algunos proyectos tendrán que esperar un poco, pero todo se irá haciendo.

Es cierto que en condiciones normales, ante el posible retraso de alguna obra, que no es el caso, porque la mayoría van al ritmo esperado, pero sí que hay algún retraso administrativo en alguna obra concreta, en condiciones normales, digo, lo que hubiésemos hecho habría sido intentar adelantar otra de las que tenemos preparadas y no perder esa capacidad de gasto del departamento. En la situación actual esas obras que podrían haberse adelantado tendrán que esperar al calendario que tenían previsto. ¿Cuáles? No se lo puedo decir. En el departamento tenemos proyectos preparados por valor de más de cuatrocientos millones de euros, porque desde el primer día que puse el pie en el departamento esa fue una instrucción. Considero que es muy importante que en el departamento siempre existan muchos proyectos disponibles para su inmediata ejecución porque ya sé que no me va a caer el dinero del cielo ni mucho menos, ni tampoco de una enmienda de cualquiera de ustedes, pero en un momento dado el Gobierno puede gozar de liquidez y tener una batería de proyectos preparados puede ser muy interesante porque ayudaría a cumplir no sola-

mente los objetivos de este departamento y, por lo tanto, del Gobierno, sino también a inyectar inmediatamente dinero en el sistema. Por lo tanto, no sé decirle cuáles. Le puedo decir a modo orientativo, para que no parezca que me niego en rotundo a dar ninguna cifra de cosas que puedo saber ya hoy, porque, como decimos, hasta el 31 de diciembre no se puede adelantar cómo van a evolucionar distintos proyectos, que hay un proyecto que yo tenía mucho interés, y además lo dije públicamente, en que se acometiese de forma inmediata, que era la eliminación del paso a nivel de Bakaiku, en el que estamos teniendo trabas administrativas porque no tenemos todavía el visto bueno de la Confederación Hidrográfica del Ebro y, por lo tanto, no puede echar a andar ese proyecto. Es un proyecto que tenía un valor de más de cinco millones de euros y la dotación presupuestaria que podía haber consumido este año era importante. Bueno, pues ahí ya tenemos una parte que no se va a poder ejecutar.

Hay otra partida importante, por una enmienda del Partido Socialista, de un millón de euros para los proyectos del corredor de alta velocidad. Pues, qué quiere que le diga, lo ha nombrado usted también y aprovecho ahora para decirle que yo, desde luego, estoy preocupada y no puedo estar satisfecha entre otras cosas porque hace un año ya... O sea, el primer pacto entre el Presidente José Luis Rodríguez Zapatero y el Presidente Miguel Sanz fue que antes de que acabase el año pasado, el 2007, el convenio estaría firmado y se podrían echar a andar los proyectos. En estos momentos deberíamos estar finalizando la redacción de los proyectos constructivos para comenzar las obras a principios del año que viene. Por lo tanto, al margen de los presupuestos de 2009, por lo que se pactó en su día, como comprenderá, yo no estoy satisfecha de cómo ha evolucionado este tema. Bueno, pues esta partida, obviamente, incluso aunque el tema se resolviese de forma inmediata... Y se puede resolver, también lo digo, o sea, los presupuestos ahora se han presentado de una manera y hasta que se aprueben a final de año hay un plazo en el que se puede negociar y veremos qué es lo que pasa. Por lo tanto, hasta final de año no nos podemos pronunciar, pero aun en el caso de que el tema se desbloquee y mañana mismo empezásemos a licitar los proyectos, que, como ya hemos dicho en reiteradas ocasiones, el Gobierno de Navarra ya tiene su trabajo hecho y la fase de licitación sería inmediata porque tenemos todo el trabajo ya preparado, no podría comenzarse la redacción de los proyectos. Por lo tanto, ahí tenemos otro millón de euros, por ejemplo, que podría amortiguar esta reserva de crédito temporal, que parece ser, por cómo están evolucionando los ingresos de la Administración, que acabará siendo definitiva.

Y eso es lo que le puedo decir orientativamente. No sé si con esto respondo a todas sus inquietudes.

En cualquier caso, dejemos que hablen los demás portavoces y luego contestaré a todos de una vez.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Muchas gracias, señora Consejera. Turno de portavoces, señor Valero.

SR. VALERO ERRO: Muchas gracias. Seré muy breve. En primer lugar, quiero dar la bienvenida a la Consejera, a la Directora General y a la Jefa de Gabinete, y agradecer la claridad de la Consejera tanto en la primera exposición como en la respuesta dada a la petición de la representante de Izquierda Unida.

Hablamos de una reserva temporal de gasto. Efectivamente, hay que contar que esa reserva va a ser de un tres y medio por ciento con la suma de los gastos del departamento más el plan de aceleración. Con el incremento que se produjo en su momento del 10 por ciento estaríamos hablando de niveles de inversión superiores a los de 2007, en todo caso por encima del IPC. Con esa reserva temporal, como digo, los índices de inversión son superiores a 2007 y con un incremento superior al IPC.

Creo que la Consejera ha sido clara en su exposición. Desde el primer momento ha señalado las obras que considera fundamentales, que son tanto el Canal de Navarra como el tren de alta velocidad, y que también son muy importantes para ella las áreas logísticas, el desarrollo de las distintas comarcas, porque, al final, generan empleo y pueden generar expectativas, y todo aquello que sea seguridad vial.

Respecto al tren de alta velocidad, efectivamente, coincido con la exposición y las palabras de la Consejera, y hay que decir que lo importante no es cómo comienzan las cosas sino cómo terminan. Están todavía con los presupuestos encima de la mesa, veremos cómo termina esta cuestión. Desde luego que no estamos satisfechos de cómo ha comenzado este proceso, pero veremos cómo termina esta situación.

Respecto al peaje en la sombra, volvemos al tema de la deuda pública. El porcentaje de deuda pública está limitado, está limitado cuánto se puede hacer de deuda pública. En todo caso, si hacemos obras a través de la deuda pública las tendríamos que hacer en muchísimos años, porque Europa no permite endeudarse más que en un porcentaje. Y de todas formas, hay una cosa, se paga igual. ¿No tiene interés la deuda pública? O sea, ¿la gente invierte para que les devuelvan el dinero sin interés? Pues lo mismo que en el peaje en la sombra. La forma del peaje en la sombra es algo aceptado por Europa, y es la forma que tienen las distintas Administraciones de cumplir con el objetivo de no endeudarse públicamente y poder seguir manteniendo un nivel de inversión importante en

toda Europa y, en este caso, en la Comunidad Foral de Navarra.

Nuevamente muestro mi agradecimiento a la Consejera. Creo que ha expuesto de manera muy clara el tema. Este departamento, lógicamente, se va a resentir; y así lo acepta, pero yo creo que es aceptable totalmente la exposición. Estamos en un momento complicado y yo creo que todos debemos hacer algo. Ahora no es cuestión de pedir más y más, y justificar lo que no se va a hacer, sino que creo que todos tenemos que arrimar el hombro y sacar esto adelante. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Valero. Señor Jiménez.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Egun on guztioi, eta bereziki Kontseilari andreari, eta eskerrik asko eman digun informazioarengatik. Como digo, buenos días, bienvenidos y gracias por la información, señora Consejera.*

Yo creo que también va siendo hora de que todos hablemos con propiedad de los términos. No estamos ante una reserva temporal de gasto, estamos ante un recorte presupuestario del ejercicio de 2008, porque, de temporal, nada. ¿Qué les van a decir a ustedes el 31 de diciembre?, ¿que se lo gasten corriendo? Evidentemente, no. Estamos ante un recorte del ejercicio presupuestario de 2008. De temporal no tiene nada. Temporal, pero para siempre, porque incluso el otro día el Consejero de Hacienda decía en otro foro que una parte de la financiación del presupuesto de 2009 serán los ciento cincuenta millones que no se van a gastar este año. Por lo tanto, de temporal no tiene nada, estamos hablando de un recorte presupuestario.

Claro, si estamos hablando de un recorte presupuestario de ciento cincuenta millones en el ejercicio de 2008, el presupuesto de 2008 ya no tenía ese incremento que ustedes están diciendo aquí una y otra vez. Evidentemente, no. El presupuesto real de 2008 es el que había menos ciento cincuenta millones, con lo cual esos incrementos comparativamente con el Estado y no sé cuántas comunidades se les caen automáticamente.

No hay esos incrementos porque en la práctica el presupuesto de 2008 no va a tener lo que está consignado sino que va a tener el recorte que va a tener. Claro, ¿y por qué?, pues, evidentemente, porque ustedes reconocen que hay una disminución en el ingreso de cuatrocientos sesenta millones, creo que le oí decir el otro día al Consejero. Pero ¿por qué? En principio, eso responde a una mala planificación de su Gobierno con respecto a cuál iba a ser la capacidad de ingresos de esta Comunidad, y una mala capacidad de previsión con una diferencia de tiempo exclusivamente de seis meses, porque desde que se aprobó el presupuesto hasta que ustedes hicieron la reserva tem-

poral, que fue en junio, justamente habían pasado seis meses.

Por lo tanto, ustedes, no sé si por desconocimiento de si venía la crisis o no venía, de si nos iba a afectar a esta Comunidad o no, hicieron una previsión presupuestaria que no se ajustaba en nada a la realidad.

¿Y por qué recaudamos menos? Es consecuencia de la política fiscal que ustedes vienen aplicando. Los recortes presupuestarios que tenemos encima de la mesa derivan de la política fiscal que ustedes aplican y sobre la que en este Parlamento algunos hemos dicho muchas veces que no era conveniente para los intereses de esta Comunidad. Y ahora estamos pagando las consecuencias, en concreto en el ejercicio de 2008 con un recorte presupuestario de ciento cincuenta millones que palíen parcialmente los cuatrocientos sesenta que se tiene reconocido que no se van a recaudar. Ese es el tema de fondo, y ese tema no puede quedar ajeno al debate.

Y otro tema que nosotros no vamos a aceptar por mucho que se repita desde el Gobierno y desde UPN es que con menos dinero se puede hacer lo mismo. Es imposible. O ustedes estaban malversando fondos públicos o es imposible que con el mismo dinero se pueda hacer lo mismo. Como estoy convencido de que no estaban malversando fondos públicos, simplemente es imposible con menos dinero hacer las mismas cosas. Es imposible, señor Valero. Ustedes lo repiten una y otra vez y los Consejeros y Consejeras lo repiten una y otra vez, pero es imposible hacer las mismas cosas con el mismo dinero. Por lo tanto, va a haber cosas que se defendieron en este Parlamento como necesarias y que se incorporaron en el presupuesto como necesarias que no se van a poder ejecutar, y entonces entraríamos en el debate de qué es lo prioritario para ejecutar y qué tiene que ser lo menos prioritario.

La Consejera ha dicho muy bien lo que se va a mantener y ha insinuado lo que no se va a mantener. Creo que lo que se ha insinuado solamente es que se priorizarán las obras del segundo Plan de Carreteras, y priorizar quiere decir que hay algunas que no van a ser prioritarias.

Y aquí surge el debate de si todo es social. Bueno, todo tiene consecuencias sociales, eso es evidente, pero les pongo un ejemplo. Si los diez millones de recorte del Departamento de Obras Públicas se aplican sobre los ciento cincuenta o doscientos que puede tener la ejecución del Canal o sobre los que vaya a tener el TAV o alguna de las autovías, estamos hablando de una ralentización mínima. Si los diez millones de euros de recorte se aplican a la carretera transversal del Pirineo o a la carretera de Aezkoa o a la carretera de la Val-

dorba, simplemente no se ejecuta. Entonces, ¿qué es social? Claro, si se van a quedar sin ejecutar obras de este segundo tipo por recortes presupuestarios, ¿en qué ejercicio vamos a estar en condiciones de ejecutarlas?, ¿en el que viene?, ¿en el siguiente?, ¿en los que tengamos que amortizar la deuda pública? Porque el Canal de Navarra tiene funciones sociales, de entrada tiene una gran función, que es un gran negocio para las constructoras. ¿Que es consecuencia de que es necesario para lo segundo?, muy bien, pero es un gran negocio para las constructoras. De entrada, les garantizamos que pueden seguir trabajando a estas grandes corporaciones, pero con la carretera de la Valdorba o la de las Améscoas, o la transversal del Pirineo, que se está ejecutando y se está ejecutando malísimamente, señora Consejera, ya tendremos tiempo de hablar de ello, con eso, ¿qué va a pasar? Ese es el problema de fondo, el problema de fondo al que ustedes no responden.

Y acabo con un tema, el del peaje en la sombra, que no lo ha sacado este grupo, y yo no voy a debatir ahora sobre el peaje en la sombra, pero lo que pongo encima de la mesa es que entre la cuota de canon que estaba prevista que pagásemos en el ejercicio de 2007 por el peaje en la sombra de la Autovía del Camino y los más de treinta y cuatro millones que pagamos están casi los diez millones de diferencia que va a suponer el recorte presupuestario de este departamento. Para amortiguar el recorte que ustedes están haciendo, quizás hubiese sido suficiente con la disminución de la cuota que estamos pagando del canon del peaje en la sombra por la Autovía del Camino. Eso también es defender los intereses públicos y hacer una ejecución social del dinero público. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): *Muchas gracias, señor Jiménez. Señor Vázquez.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Señora Consejera, señora Directora General de Transportes y señora Jefa de Gabinete, bienvenidas. Gracias por la información de la señora Consejera respecto de la petición de Izquierda Unida. Voy a dar la valoración que desde el punto de vista del Partido Socialista merecen esta comparecencia y las explicaciones dadas por la señora Consejera.*

En primer lugar, por hacer una introducción de lo que sería lógico en este momento analizar, desde nuestro punto de vista, el tema de fondo es la crisis mundial que estamos viviendo, los rescates bancarios que están existiendo, no en España, en el mundo, en Alemania, en Inglaterra, en Estados Unidos. Pensar que Navarra va a quedar al margen de esa situación real desde el punto de vista económico, con graves problemas financieros, sería una irrealidad y no ver, desde luego, lo que está pasando. Entonces, si esta es una realidad,

tenemos que poner los pies en el suelo y hablar con responsabilidad, al margen de criterios políticos, de prioridades, de proyectos concretos, etcétera.

Dicho esto, y sin ir más lejos, los últimos datos apuntan a que la reducción de compras de coches es escandalosa y la caída de la construcción de viviendas está en los niveles que está, y no creo que eso sea como consecuencia de que nadie quiere apostar por estas cosas, sino porque realmente hay una situación que tenemos que remontar entre todos.

Yo creo que en aras del remonte de esta situación tenemos que tener todos un poco de ánimo crítico, en la medida en que no coincidimos con los proyectos políticos de otro partido, en este caso el del Gobierno, pero indudablemente tenemos que ser realistas respecto de la situación que tenemos y plantear críticas donde sea necesario pero indudablemente también alternativas de solución y margen de maniobra para repuntar situaciones concretas o problemáticas como las que estamos viviendo en este momento.

Desde ese punto de vista, hay dos análisis que desde el Partido Socialista querríamos hacer. El Partido Socialista negoció una serie de partidas presupuestarias en los presupuestos que afectan a este departamento como también al conjunto del Gobierno. De esas partidas se ha apuntado una, en este caso relacionada con una posible congelación derivada de la no ejecución de la partida prevista inicialmente, como es el millón de euros para el proyecto y la dirección del tren de alta velocidad, al que luego me referiré, y alguna otra. En cualquier caso, el grado de satisfacción del Partido Socialista respecto a las partidas que se presentaron al proyecto de presupuestos es francamente bueno y, desde luego, desde ese punto de vista y análisis, nosotros poco podemos decir sobre el grado de cumplimiento.

Por otra parte, hemos de reconocer que la situación, de alguna manera, también afecta a las partidas que nosotros habíamos introducido. Evidentemente, hay partidas que a nosotros nos hubiera gustado que se ejecutasen, pero realmente hemos tenido que analizar y ver que no todo es realizable. Y, desde el punto de vista del presupuesto ordinario de este departamento, un departamento atípico en cuanto que el presupuesto tiene una cantidad pero la inversión es superior, teniendo en cuenta que vienen fondos de la sociedad SPRIN, pues yo creo que realmente una obra que está empezada no se va a dejar de ejecutar, se va a terminar, y yo coincido con la explicación que ha dado la señora Consejera de que en lugar de acelerar obras se pueden ralentizar, pero en este caso yo diría que no estamos en una situación de análisis de aceleramiento de obras, sino más bien de retraso, señora Consejera, y, en este sentido, yo creo que hay un retraso evidente en la programa-

ción del plan de aceleración, y a nosotros nos gustaría que se marcaran los tiempos y los plazos previstos en la previsión inicial. Y la previsión inicial es que en este momento, por ejemplo, debería estar en marcha un número importante de las veintinueve actuaciones del plan de aceleración que ni siquiera se han iniciado, con lo cual yo creo que estamos ante retrasos evidentes y a nosotros nos gustaría no que se acelerasen, sino simplemente que se cumpliesen los objetivos que estaban previstos en el plan de aceleración.

Se ha hablado muchas veces, a través de mociones o de preguntas parlamentarias, del segundo plan de carreteras, una parte del cual no se va a poder materializar. Realmente estamos hablando ya del tercero, pero el segundo, lógicamente, no se ha materializado en los términos que estaban inicialmente previstos, y esto produce desasosiego e incertidumbre sobre todo en los puntos afectados por estas inversiones.

Por otra parte, respecto al Canal de Navarra, es una obra importante y por la que apuesta el Partido Socialista, al margen de que, como decía el señor Jiménez, el negocio sea para las empresas que están haciendo las obras, hombre, y las de las carreteras también, señor Jiménez. Las del Canal de Navarra y las de las carreteras. Las empresas están en el sistema del mercado de trabajo y del sector productivo como herramientas e instrumentos para ejecutar los proyectos del tipo que sea, ya sea el Canal de Navarra o sea cualquier carretera. En todo caso, a nosotros nos satisface el ritmo y la previsión que tiene el Canal de Navarra, apostamos por esta obra. Ya tuvimos ocasión de debatir en el pasado Pleno parlamentario sobre esto y nuestra posición fue apoyar la actualización del convenio.

Por último, me quiero referir a algo que se ha comentado. Ha habido apuntes por parte de Izquierda Unida, incluso de Nafarroa Bai, a la falta de compromiso, y la Consejera y el portavoz de UPN han mostrado su descontento respecto del compromiso del Gobierno de España en relación con el tren de alta velocidad. Yo quisiera pedir a todos..., porque aquí, claro, cuando las cosas son responsabilidad en este caso de la Consejera, asume esta responsabilidad, cuando hay que derivarlo a terceros se deriva a terceros. Yo no estoy diciendo que la no firma de este convenio hasta el momento sea responsabilidad de la Consejera y de este Gobierno, es cierto que es un convenio que está para firmarse, pero yo creo que si se lee con rigor el anuncio del avance presupuestario de los Presupuestos Generales del Estado referidos a Navarra, no tanto en la cantidad, sino en la forma de encarar el desarrollo del tren de alta velocidad, se aprecia clarísimamente que no hay duda de que el tren de alta velocidad es una realidad para Navarra en los términos cuantitativos que son posibles en el ejerci-

cio próximo, pero que, desde luego, hay reservas importantes en los ejercicios posteriores.

Y solamente quiero apuntar un dato que ya es real, y es que el Gobierno de España ha licitado cuatro tramos del tren de alta velocidad entre Plasencia de Jalón y Tudela, que es precisamente el ramal o tramo que va a ejecutar el Estado en su totalidad dentro del convenio que tiene que firmarse con el Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Navarra. Y en la parte del tramo Castejón-Pamplona, evidentemente, no pueden existir partidas en los Presupuestos Generales del Estado, porque, lógicamente, van a venir en el convenio y serán descontadas del cupo, pues esos son los términos en los que está sustentado el convenio que se firmará.

Y voy a asegurar, porque no me cabe la menor duda y, desde luego, porque, evidentemente, estamos trabajando en la misma dirección, que el convenio de la alta velocidad va a ser una realidad para Navarra. A nosotros también nos gustaría que hubiese sido ya en este mes de septiembre, pero, en cualquier caso, en fechas próximas esa reunión se va a producir; esa firma se va a producir y el desarrollo del tren de alta velocidad en Navarra va a ser una realidad, porque, en cualquier caso, eso es lo que ha prometido el Presidente del Gobierno de España, José Luis Rodríguez Zapatero, y, desde luego, a nosotros no nos ofrece ninguna duda y, por otra parte, tenemos conocimiento de en qué dirección están las cosas. Otra cosa es que haya que corregir o solucionar problemas formales que están pendientes de ser solucionados a través del Ministerio de Fomento y del Ministerio de Hacienda, pero se está trabajando en esa dirección y no nos cabe la menor duda de que esto va a ser una realidad en próximas fechas. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Vázquez. Señor Burguete.*

SR. BURGUETE TORRES: *Gracias, señor Presidente. Buenos días, egun on, señorías. Quiero dar también la bienvenida a la señora Alba, Consejera de Obras Públicas, y a su Directora General, así como a la Jefa de Gabinete, que la acompañan en esta habitual ya comparecencia de los Consejeros para explicar lo que algunos han denominado recortazo y lo que otros han denominado reserva temporal, que es lo que, desde Convergencia, se defiende.*

El papel que en el ámbito de la vertebración territorial y del equilibrio territorial deben jugar las comunicaciones viarias yo creo que está fuera de toda duda. Experiencias tenemos a lo largo de los últimos años en la Comunidad Foral de Navarra con las diferentes importantes obras en comunicaciones y en carreteras que han producido una

mayor vertebración, un mayor dinamismo y una mayor cohesión social del conjunto de la Comunidad. Y ese objetivo que el Gobierno de Navarra ha venido poniendo de manifiesto a lo largo de los últimos años se demuestra en su priorización y en su interés en que el presupuesto para el año 2008 conllevara un incremento ni más ni menos que del 10 por ciento, que puede considerarse baladí por algunos, insuficiente por otros, pero, en todo caso, yo creo que demuestra el interés que para el Gobierno en su conjunto tiene este departamento en la medida en que mejora sustancialmente la calidad de vida y, por tanto, también apuesta por el equilibrio territorial y la cohesión social. A partir de esa situación, se ha producido una crisis mundial de la que en absoluto es responsable el Gobierno de Navarra, pese a las teorías económicas del señor Jiménez, que ha supuesto una reducción importante de nuestros ingresos. No como consecuencia de una mala planificación, de una mala previsión, al contrario, yo creo que el Gobierno de Navarra ha demostrado a lo largo de muchos años una sapiencia y un conocimiento de la situación que demuestran que sabe lo que se trae entre manos, pero ha habido una situación prevista, que se podía vislumbrar, pero cuya intensidad no conocíamos y hoy, hace ya unas semanas o unos meses, ya sabemos, y es que esta crisis mundial, europea y española tiene una importante afección también en la economía de la Comunidad Foral de Navarra.

A partir de ahí, yo creo que en un ejercicio de responsabilidad, de liderazgo público y de compromiso con el desarrollo de esta Comunidad, el Gobierno y el Departamento de Obras Públicas han hecho lo que deben hacer, que es actuar con transparencia. Todos los Consejeros están comparciendo ante las Comisiones correspondientes para explicar en el primer mes de este período legislativo –la petición es del 25 de junio– cuáles son las afecciones que esta reserva temporal de gasto va a tener en los diferentes departamentos. Creo que esto responde a un ejercicio de austeridad y de responsabilidad del propio Gobierno y lo que está fuera de toda duda es que no supone ningún cataclismo ni ningún tsunami ni ningún recortazo en el presupuesto de 2008.

Los Consejeros están pasando por las diferentes Comisiones y están siendo capaces de transmitir que todo lo prioritario, todo lo importante que el Gobierno, que es el que prioriza el gasto, se había marcado para el ejercicio presupuestario del año 2008 se va a ejecutar, y nos encontramos con que frente a esa visión catastrofista, interesada desde el punto de vista partidista, de trasladar a la opinión pública la idea de un absoluto desastre presupuestario, la afección de esa reserva temporal en el Departamento de Obras Públicas es del 3,46 por ciento. Cataclismo, tsunami, recorta-

zo. Las cosas se pueden denominar como cada uno quiera en cada momento, pero yo creo que lo que queda claro es que el Gobierno y el Departamento de Obras Públicas van a ejecutar lo prioritario, lo que consideran en este momento imprescindible para el desarrollo de esta Comunidad.

Y es cierto que con menos dinero se pueden hacer menos cosas, pero también depende de la habilidad que cada uno tenga, y el Gobierno de Navarra ha venido demostrando a lo largo de estas últimas semanas que aun produciéndose una reserva temporal de gasto hay otra serie de instrumentos que están al servicio de la Administración, bajas en las obras, superávit como consecuencia de una buena gestión de años anteriores, emisión de deuda pública por valor de treinta y cuatro millones de euros, que hoy sí se puede hacer y antes no, por mucho que la señora Figueras insistía. Hay procedimientos y mecanismos que demuestran que la afección de esa reserva temporal va a ser a día de hoy prácticamente inocua en el conjunto de los departamentos.

Harina de otro costal será el año 2009, ya veremos qué previsión de ingresos podemos hacer, qué cuentas podemos presentar, que, sin duda, serán las posibles, no las hipotéticas. Porque, claro, aquí, se habla de recorte o de recortazo, y yo recuerdo que Izquierda Unida y Nafarroa Bai en su previsión para el año 2008, cuando se presentaron los presupuestos, lo que hacían era incrementar el gasto. Con la nueva teoría del señor Jiménez, evidentemente, eso cabía: oiga, más gasto. Y como del ingreso yo no me tengo que preocupar, porque para eso ya están los del Gobierno, pues ya me dirán cómo y dónde. Y cuando se presenta el Plan Navarra 2012 ocurre lo mismo. Oiga, no le daremos el visto bueno, pero si nos incluyen no sé cuántas obras más, que las presentaremos, que supongo que también tendrán un coste adicional, pues alguien ya lo financiará, el Gobierno hará magia y de donde no hay sacará, como si sacase un conejo de la chistera. Pues, mire usted, esto no puede ser, claro que no. El Gobierno tiene unos instrumentos y hoy nos encontramos con una reducción de nuestros ingresos no como consecuencia de una mala previsión, porque ustedes también lo podían haber previsto cuando presentaron sus enmiendas a los presupuestos o sus enmiendas al Plan Navarra 2012. Podían haber dicho: señores, nosotros no vamos a presentar ninguna propuesta porque no la vamos a poder financiar, porque nosotros, que tenemos mucha vista, ya sabemos cuál es el efecto de la crisis en la economía navarra y, por tanto, el Gobierno no va a contar con recursos. De eso, nada. Al contrario, más y más y mucho más, como decía la canción. Sí, sí, señora Figueras, y mucho más. Y entonces nos encontramos con que lo que hace unos días era un desastre, que era el posibi-

lismo de la deuda pública mediante un peaje en la sombra, hoy se plantea aquí como la gran novedad. Oiga, ¿y la deuda pública no nos va a costar nada?, ¿es que va a ser gratis? ¿No pagaremos intereses? ¿Cuánto de barata? ¿Cómo de transparente? Hablamos de un concurso público para adjudicar una obra al que pueden comparecer empresas del mundo mundial prácticamente, y una de ellas, en ese proceso absolutamente transparente, es la adjudicataria de la ejecución de la obra y de la financiación, y pagaremos el peaje, como pagaremos también la deuda, ahora, con un menor porcentaje que otras comunidades autónomas porque nuestro margen de maniobra, nuestra responsabilidad y bien hacer nos han llevado a que hoy tengamos un porcentaje de deuda pública inferior al de otras comunidades autónomas, y, por tanto, nuestro margen de maniobra sea mayor. Y en el año 2009 ya se señala que se emitirá deuda por un valor del 1 por ciento del PIB, salvo que en el año 2009 el Estado cambie la ley de estabilidad presupuestaria. Y emitiremos ciento noventa y seis millones de euros, que es lo que se nos permite. Y eso debe ser la gran solución, la gran panacea. Oiga, ¿y el peaje en la sombra? Un desastre de ocultismo y de falta de transparencia.

Y luego, claro, respecto al peaje en la sombra de la Autovía del Camino es verdad que se critica el formato, pero no me discutirán y convendrán conmigo que bien que han estado presentes en todas las inauguraciones aplaudiendo los diferentes tramos que el Gobierno de Navarra ha puesto en marcha. Sí, aplaudir: Con su presencia han estado avalando esa obra, su ejecución y el formato. Porque, claro, ¿es que queremos hacer aquí dos de la vela y de la vela dos? ¿Vamos a la inauguración pero no compartimos el modelo que lo ha hecho posible o compartimos el modelo y también la ejecución? ¿O es que no vamos a la inauguración porque no compartimos nada? Luego, claro, hacen lo que quieren, claro que sí, pero nosotros también estamos en nuestra obligación de poner en solfa ese tipo de comportamientos. O sea, decimos que no al peaje en la sombra por ser un sistema ocultista, pero viva la inauguración, claro que sí, que aquí estamos avalando esa ejecución de la obra.

Y luego, y con esto finalizo, señor Presidente, los presupuestos del Gobierno para el año 2008 eran francamente malos, señor Jiménez.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Por favor, respeten las intervenciones.

SR. BURGUETE TORRES: Eran tan francamente malos que obligaron a las enmiendas a la totalidad de Izquierda Unida y de Nafarroa Bai. Y lo que hoy están planteando estos grupos es que se ejecute el cien por cien de ese mal presupuesto. Vamos a ver, pero ¿no era tan malo? Y están pidiendo ustedes cuentas. ¿Que no va a ejecutar

ese presupuesto tan malo? ¿De verdad que ustedes están planteando eso, que se ejecute el cien por cien de aquel mal presupuesto? Están exigiendo al Gobierno que se ejecute cuando era tan malo que presentaron enmiendas a la totalidad. El mundo al revés. Incluso el señor Jiménez está exigiendo que se ejecuten las obras del Canal de Navarra. Oiga, que se ejecute el cien por cien, que no haya recortazos. Y ellos, que no comparten esa obra y que la han puesto siempre en solfa, lo tenían bien fácil: mire, el recorte, a cuenta del Canal de Navarra. En este departamento lo tenían bien fácil, pues tampoco en esa ocasión han acertado. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señor Burguete. Señora Consejera.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Presidente. Yo pensaba que a estas alturas iban a estar agotados de hablar del recorte, pero veo que les sigue motivando mucho a sus señorías, cosa que me alegra. Bien, por ir por orden, empezaré respondiendo a Nafarroa Bai. Yo no comparto de cabo a rabo, desde la a hasta la zeta, el análisis que ha hecho usted. En primer lugar, estamos hablando de reserva temporal porque es lo que es, pero, bueno, ya he dicho que entiendo que previsiblemente se vaya a hacer definitiva y, en fin, creo que todos los Consejeros estamos hablando ya como si fuera definitiva, lo que ocurre es que hasta el 31 de diciembre no podemos contestar con concreción expresa cómo va a afectar a cada partida.

Respecto a la mala planificación, hombre, vamos a ver, yo creo que este Gobierno ha sido el primero de las Administraciones Públicas españolas que ha diagnosticado la situación, el primero que lo ha comunicado a los ciudadanos con claridad, con transparencia, para que el sector empresarial, el ciudadano de a pie, todo el mundo sepa en qué ámbito nos estamos moviendo, y lo veníamos advirtiendo. En cuanto a todos los planes de actuación que ha previsto, los planes inversores, los planes de contención del gasto público, yo creo que ha sido rápido y certero en su elaboración. Decía usted que con qué falta de previsión, con qué error se hizo el presupuesto. Yo no sé si usted estuvo presente en la comparecencia del Presidente, pero en ella se dijo claramente que la cifra de los 4.287 millones de euros de presupuesto de 2008 se calculó con base en un incremento de recaudación de impuestos en 2008 de tan solo un 2 por ciento por encima de lo recaudado en 2007. Es decir, a pesar de venir de un ejercicio, el 2007, en el que la recaudación de impuestos y otros ingresos creció en Navarra un 10 por ciento, este Gobierno hizo una previsión muy conservadora para este año, una previsión de tan solo el 2 por

ciento del crecimiento de ingresos. Esto es así y ya se dijo. O sea, de lo de falta de previsión y de no haber sabido calcular cómo iban a evolucionar los ingresos, nada de nada, porque frente a otras Administraciones, incluida la del Estado, que anunciaba un crecimiento muy superior de la economía y de los ingresos y de otra serie de ratios que después no se han visto cumplidos, nosotros fuimos muy conservadores porque ya sabíamos que la situación no iba a seguir esa línea.

Al margen de eso, hablaba usted de la mala planificación o la mala ejecución de este Gobierno siempre, etcétera. Perdóneme, pero todo lo contrario, este presupuesto fue posible precisamente gracias a la buena gestión del Gobierno en los últimos años, que ha generado un superávit que ha permitido, entre otras cosas, poner en marcha los planes que ahora van a venir a solucionar o por lo menos a paliar los efectos de la crisis en Navarra. En fin, lo que quiero decir es que niego la mayor.

No recuerdo muy bien qué cálculo ha hecho respecto a la comparación con otras Administraciones, pero, sinceramente, creo que se ha equivocado. Si nuestro crecimiento era un 4,5 superior y ahora se hace una reserva temporal de gasto del tres y medio, aún estamos un punto por encima. No sé qué cálculo ha hecho usted antes porque se me ha olvidado, francamente, pero ha errado.

Respecto a lo de malversar, menos mal que se ha corregido usted inmediatamente, porque ya estaba yo aquí apuntando como una loca. En fin, como lo ha retirado, voy a obviarlo, pero le recuerdo que yo he dicho que entiendo que no se puede hacer lo mismo con diez millones más que con diez millones menos. Yo no he dicho que esto va a ser lo mismo, lo que sí digo, porque también es cierto, es que como bien ha dicho también el señor Burguete, una reserva temporal de gasto o una reserva definitiva de gasto, me da igual, del tres y medio por ciento no va a afectar a las líneas fundamentales de actuación del departamento. Sí es cierto que posiblemente no se va a poder acelerar, que alguna actuación se deberá retrasar y ninguna se podrá adelantar, bien, pues ¿en qué ejercicio se harán las cosas?, pues aquí, en esta Cámara, se aprueban los presupuestos, ustedes me lo dirán.

Al Partido Socialista de Navarra le agradezco su agradecimiento por la información que he podido facilitar y también por la satisfacción que ha mostrado respecto a las partidas que fueron objeto del pacto presupuestario y que ustedes enmendaron al presupuesto. Sepa que, como no puede ser de otra manera, por la lealtad que nos merece cualquier pacto que este Gobierno alcanza con cualquier otra institución, partido político, etcétera, nuestra intención es seguir dando cumplimiento a lo pactado en la medida que sea posible y que ambas partes sigamos considerando conveniente.

Hacia usted una referencia al plan de aceleración de carreteras y en ese sentido venía su crítica. Se preguntaba que por qué no se pueden cumplir los plazos previstos. Creo que usted ya tiene una ligera idea de por qué, pero ya que lo saca en esta Cámara me veo obligada a decirlo, entre otras cosas, el problema fundamental que está encontrando el plan de aceleración de carreteras es una nueva normativa del Ministerio de Medio Ambiente, de enero de este año, que está haciendo que la Confederación Hidrográfica del Ebro nos esté haciendo modificar los proyectos de forma tan drástica y dramática que, como sabe, la mayoría de ellos están duplicando e incluso alguno triplicando su coste inicial. Además, estos proyectos ni siquiera consiguen el visto bueno definitivo de la Confederación Hidrográfica del Ebro, porque, al parecer, es posible construir una exposición universal en medio de un río, en un meandro, y ahí se ha quedado, pero para hacer determinadas carreteras nosotros encontramos serias dificultades. Es un tema que estoy tratando de solucionar al más alto nivel con la Confederación Hidrográfica del Ebro y espero que dé resultados a corto plazo que nos permitan continuar con la ejecución del plan de aceleración de carreteras tal y como estaba previsto.

En cuanto al tren de alta velocidad, comparto el análisis que ha hecho usted. Yo confío en que, efectivamente, se cumpla lo que prometió el Presidente Rodríguez Zapatero, y simplemente he dicho que, independientemente de los presupuestos de 2009, como no puede ser de otro modo, como Consejera de Obras Públicas del Gobierno de Navarra yo no estoy satisfecha de cómo están evolucionando los acontecimientos y tengo cierta preocupación, porque creo que, dada mi responsabilidad, es lo mínimo que debo hacer. Como digo, a estas alturas deberían estar ya terminando los proyectos constructivos y ni siquiera los hemos sacado a licitación, porque no se ha firmado el convenio hace un año, tal y como estaba previsto. Y esto, como digo, con independencia de los Presupuestos Generales del Estado, sobre los que creo que en este momento es mejor no entrar.

En cuanto a los portavoces de UPN y de CDN, les agradezco su exposición y la claridad con la que han expuesto sus argumentos. Ustedes llevan ya más días en este debate dentro de esta Cámara y por supuesto que comparto mucho de lo que han dicho.

Y en el tema del peaje en la sombra, como no es objeto de esta comparecencia, no me gustaría entrar de forma muy profunda, porque no quiero que lleve el protagonismo que no merece, no es el debate para el que hemos venido hoy, pero, en cualquier caso, señor Burguete, tampoco se moleste en sacar de su error a la portavoz de Izquierda Unida porque, al final, como bien saben, el peaje en la sombra es una fórmula que utiliza constante-

mente el Gobierno de España, al que ellos, durante los últimos años, están apoyando. Por lo tanto, no creo que merezca mayor explicación porque ellos mismos están apoyando la fórmula del peaje en sombra, que es la forma de operar del Gobierno de España desde hace muchos años ya. Nada más y muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señora Consejera.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que explique la creación, por parte del Gobierno, de la Agencia Navarra del Transporte y la Logística, presentada por el G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Sin más asuntos que tratar en relación con la primera comparecencia, pasamos a la segunda, que es la comparecencia de la señora Consejera, a instancia de la Junta de Portavoces, para que explique la creación por parte del Gobierno de Navarra de la Agencia Navarra del Transporte y la Logística, presentada por el Grupo Parlamentario Socialistas del Parlamento de Navarra. Tiene la palabra el señor Vázquez.

SR. VÁZQUEZ ROYO: Muchas gracias, señor Presidente. Hace un tiempo que el grupo socialista presentó esta solicitud de comparecencia de la señora Consejera, concretamente el 21 de mayo, creo recordar, y ya ha pasado todo el verano. En cualquier caso, el pasado día 20 de mayo la señora Consejera anunció la creación de la Agencia Navarra del Transporte y la Logística. Por otra parte, este era un anuncio conocido, porque incluso en los Presupuestos Generales de Navarra existía una partida para ello, y aunque en mi turno de réplica daré la opinión que tiene el Partido Socialista al respecto, el motivo de la solicitud de comparecencia no es, en cualquier caso, la propia creación de la Agencia Navarra de Transportes y la Logística, es el modelo que ha elegido el Gobierno para la creación de esa Agencia Navarra del Transporte y la Logística. Y el modelo, lógicamente, es hacerlo a través del sistema de empresa pública. Quiero recordar al respecto que en el pacto presupuestario que firmó el Partido Socialista, al que represento, con el Gobierno de Navarra había un párrafo en el que se hablaba del sector público empresarial, y voy a leer textualmente lo que decía. Decía lo siguiente: No obstante, el número de dispersión, el solapamiento de funciones y otros elementos hacen aconsejables la revisión y reorganización del sector público empresarial de Navarra, mediante su agrupación en una sociedad navarra de empresas y participaciones empresariales que integre todo el sector,

que aproveche las sinergias que puedan crearse ante las diversas entidades y empresas, que dé cobertura y apoyo a la necesidad y homogeneidad de funcionamiento dentro de la capacidad de organización propia de cada empresa o entidad. En consecuencia, el Gobierno procederá a la formación y aprobación de dicho ente o sociedad.

En este tema, señora Consejera, no se ha avanzado. No digo que la responsabilidad total recaiga en el Gobierno, también recaerá en mi partido, que es firmante de este acuerdo, pero, evidentemente, en la parte que debería haberse desarrollado este compromiso no se ha hecho o no ha habido demasiados avances.

Por lo tanto, diciendo esto, la posición de escepticismo que tiene el Partido Socialista ante la dispersión de las empresas públicas que tiene creadas el Gobierno de Navarra, el número de las mismas, la coincidencia en temas específicos, que podrían ser en este caso absorbidos por la creación de una empresa concreta, como es la que nos ocupa, es lo que nos lleva a la preocupación, sobre todo por un elemento importante, no solamente por la eficacia en la gestión, sino también por la eficiencia, que ya en aquel momento veíamos que era un elemento fundamental pero que en los momentos actuales lo es más, y no creo que eso ofrezca ninguna discusión, porque yo creo que en este momento estamos hablando más de eficiencia que de otra cosa. Los ingresos son menores, los objetivos que hay que cumplir están muy claros, queremos cumplirlos todos y con poco dinero no se pueden llegar a hacer muchas cosas, por lo tanto, con menos dinero habrá que intentar llegar al máximo posible de soluciones. Y este es un sector que realmente merece una atención especial, por eso coincido con el anuncio y la defensa que ha hecho la Consejera para los presupuestos de 2009 de este sector que tiene también grandes problemas.

Con lo cual compartimos el fondo, señora Consejera, estamos por la labor de que se haga todo lo posible, se potencie, se desarrolle y se cree, además, porque los centros logísticos van a ir aparejados a la alta velocidad, en ese sentido yo creo que hay total coincidencia, pero no compartimos la forma. Y esta es la razón por la cual yo le pido a usted que nos explique en este Parlamento las razones que ha tenido para presentar esta Agencia Navarra del Transporte y la Logística desde el formato de empresa pública. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señor Vázquez. Señora Consejera.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Vázquez, yo gustosísima le voy a ofrecer mi punto de vista acerca, en primer lugar, de por

qué se crea la agencia, aunque me dice usted ahora que su mirada estaba más puesta en por qué se crea de esta forma, pero, vamos, creo que con la comparecencia que he preparado puedo dar respuesta a ambas cuestiones. Creo que es interesante que nos centremos primero un poco en el entorno del sector; después hablaré concretamente del desarrollo de la agencia y de por qué hemos elegido ese modelo, una de cuyas razones es, precisamente, la eficiencia, como espero saber explicarle. Después, en su turno, ya me contará sus impresiones.

En cuanto a esta introducción a las tendencias actuales de la logística y del transporte, puedo decirles lo siguiente. La logística y el transporte eficiente de las mercancías son un elemento clave para el desarrollo de las regiones europeas, y así lo reconocen los países más avanzados y las empresas que han alcanzado el liderazgo en sus respectivos mercados. Pero si bien el transporte de mercancías es imprescindible para el desarrollo y la interconexión de las naciones y pueblos, su rápido crecimiento, en torno a dos veces el crecimiento económico general, y su dependencia de los combustibles de origen fósil nos plantean graves problemas de eficiencia y sostenibilidad ambiental. En su revisión del Libro Blanco del transporte en la Unión Europea, la Comisión Europea solicita de los Estados miembros que sus políticas se orienten hacia dos áreas específicas de actuación: por un lado, la contención de los efectos negativos generados por el crecimiento del transporte, tanto medioambientales como de otro tipo, como, por ejemplo, los embotellamientos en los accesos, etcétera; por otro lado, facilitar la movilidad optimizando las posibilidades de cada modo de transporte promoviendo la comodidad, es decir, el uso eficiente de cada medio de transporte por separado y en combinación con el resto. En este sentido, desde Europa se nos urge a trabajar en la línea de la movilidad sostenible e inteligente tanto en cada Estado como en la interconexión entre ellos, en la eficiencia energética en el transporte, en la optimización de las infraestructuras y en el incremento de la participación europea en mercados exteriores.

El Gobierno de España, recogiendo estas indicaciones, establece como objetivos generales del PEIT, el Plan Español de Infraestructuras del Transporte, los siguientes: incrementar la eficacia del sistema de transportes español, potenciar la competitividad y el desarrollo económico, alcanzar mayores grados de cohesión social y territorial, y la sostenibilidad de nuestro desarrollo. Más concretamente, en cuanto al transporte de mercancías, las directrices son: fomentar la intermodalidad, reequilibrar el reparto de utilización de los diferentes modos de transporte transfiriendo al ferrocarril y al transporte de corta distancia parte

de las cargas transportadas actualmente por carretera; mejorar la accesibilidad a los grandes núcleos evitando los cuellos de botella que se producen sistemáticamente en algunos puntos de nuestra geografía e insertar el sistema de transporte español en el sistema internacional.

El sistema de transporte de mercancías se concibe como una red de redes que permite el trasiego de mercancías y que integra las infraestructuras y servicios de los diferentes modos de transporte. Esta visión intermodal es la que debe ser compartida y desarrollada por los actores españoles intervinientes en el transporte conforme al nivel de competencia que les corresponda asumir con la finalidad de posicionar a España como plataforma logística de carácter internacional, incrementando paulatinamente la eficiencia y competitividad de la cadena logística. Los objetivos específicos que España, por tanto, debe alcanzar en materia de transporte de mercancías son: la estructuración de una red intermodal, lo que significa una concertación necesaria entre todas las Administraciones; la coordinación entre las políticas de transporte de las comunidades autónomas y las del Estado; la sostenibilidad ambiental; y la eficiencia a partir de programas que fomenten la intermodalidad y la implantación de las últimas tecnologías.

Teniendo presentes los objetivos europeos y españoles, en Navarra tenemos que tener en cuenta las necesidades de nuestros ciudadanos y empresas, las infraestructuras existentes y la posición geográfica de nuestra Comunidad en el mapa para tratar de afrontar el futuro del transporte de mercancías. Como ya conocen, Navarra, si bien resulta periférica respecto a Europa, es estratégica a nivel nacional. A pesar de no tener salida al mar, lo que limita nuestros modos de transporte, en torno a Navarra, en un radio de menos de doscientos 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, 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 el más alto de España, destacándose los subsectores de la automoción, maquinaria y agroalimentaria, y la mayoría de nuestras empresas industriales presentan niveles tecnológicos elevados y una capacidad exportadora notable.

El Plan Director de Carreteras 2002-2009 impulsa 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, del Ministerio de Fomento, propone

una línea de altas prestaciones de ancho UIC y tráfico mixto en el corredor navarro de alta velocidad.

Como ya avanzaba el Presidente del Gobierno en el discurso de investidura y yo misma en mi primera intervención ante ustedes, ante esta Cámara, es obvio que este es el momento de apostar por un fuerte desarrollo del transporte y de la logística en nuestra Comunidad. Por ello, la estrategia que el Gobierno está implementando para Navarra, desde el departamento que tengo el honor de dirigir, pretende hacer del transporte y de la logística elementos de competitividad de subsectores productivos y motores de actividad económica y del desarrollo regional.

Avalados por la objetividad que amparan los informes técnicos solicitados a prestigiosas consultoras y el consenso alcanzado por los principales agentes navarros en las conclusiones del Plan Estratégico de Áreas Logísticas e Intermodalidad de Navarra, desde el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones visualizamos el futuro del sistema del transporte de mercancías de nuestra Comunidad como una red de plataformas logísticas vertebrada por la red de altas prestaciones viarias y ferroviarias que atravesará nuestro territorio. Este sistema permitirá sacar el máximo provecho de nuestra localización estratégica al posicionarnos como área de interconexión del centro y noroeste peninsular con Europa y convertirnos así en eslabón fundamental de las cadenas logísticas nacionales e internacionales. Todos nuestros esfuerzos están dirigidos hacia el fomento sostenible de mercancías; la intermodalidad y la integración ferroviaria en Navarra; la racionalización de la red logística regional y reducción del coste logístico de la industria; la consolidación y modernización del tejido empresarial del sector del transporte y de la logística en el ámbito de Navarra; la articulación regional de cadenas logísticas e intermodales de alta eficiencia con cadenas internacionales; y, en definitiva, la consolidación de una oferta logística y de transporte integrada.

El tejido empresarial implantado en la Comunidad Foral de Navarra y nuestro potencial y atractivo para seguir captando nuevas empresas requiere el soporte estructural que garantice el flujo sistemático y económico de sus mercancías y proporcione los servicios que se precisan en todas las fases de los procesos de abastecimiento, producción, ensamblaje y distribución de sus productos. La respuesta a estos retos pasa por la apuesta que hace el Gobierno de Navarra y que debe integrar a todos los agentes involucrados para beneficio de todos los navarros.

Hoy en día no basta con soluciones individuales, son necesarias pero no suficientes para aque-

llas empresas que pretendan despuntar y ser líderes en sus mercados.

Paso a hablarles ahora de la creación propiamente dicha de la Agencia Navarra de Transportes y la Logística. Para determinar emplazamientos concretos en Navarra para la óptima creación de infraestructuras, para definir las características de diseño más adecuadas para cada plataforma logística y para planificar y supervisar la promoción y gestión de los centros de transporte de mercancías de nuestra Comunidad, el Plan Estratégico de Áreas Logísticas e Intermodalidad de Navarra propone el desarrollo de una entidad de gestión y promoción de plataformas logísticas. Respondiendo a esta propuesta, el Gobierno ha creado la Agencia Navarra del Transporte y la Logística, cuyo ámbito de actuación se extiende a toda la Comunidad Foral. Sus funciones generales serán formular la estrategia navarra para la logística del transporte de mercancías; fijar los criterios de sostenibilidad para la distribución territorial e integración ambiental de las plataformas logísticas y de transporte; dibujar el mapa navarro de infraestructuras logísticas horizonte 2015 y horizonte 2025; establecer alianzas estratégicas con Administraciones Locales, entidades públicas y sector privado; coordinar los nodos logísticos existentes en Navarra y los que se vayan a crear; promocionar y desarrollar la red de plataformas logísticas; posicionar en el mercado nacional e internacional la red de áreas logísticas de Navarra; analizar la viabilidad, rentabilidad e interés del sector en torno a la intermodalidad y desarrollar experiencias piloto; estudiar y realizar las gestiones necesarias para la posible implantación de instalaciones de puerto seco en Navarra; impulsar proyectos de contenido tecnológico aplicados al transporte y a la logística; estar presente a nivel nacional y europeo en las iniciativas logísticas; y desarrollar el cluster logístico en Navarra.

Por otra parte, la Agencia Navarra del Transporte y la Logística en su dimensión territorial se alinea con otras agencias y entidades de ámbito autonómico ya existentes en España, como Cimalsa, en Cataluña; Arpegio e Imade en Madrid; Empresa Pública de Puertos de Andalucía; Xestur, en Galicia; Cylog, en Castilla y León, etcétera. Y como integradora de todas las plataformas logísticas de Navarra se presenta como interlocutor único ante el Gobierno y el resto de actores nacionales y extranjeros en esta materia.

Siguiendo lo planificado para la Ciudad del Transporte de Pamplona, esta plataforma, referente ya para otras plataformas nacionales y extranjeras, se consolidará como el enclave logístico de mayor envergadura en Navarra y, mientras tanto, la agencia avanzará en sus funciones y en la definición de nuevos enclaves para plataformas logís-

ticas de interés general para Navarra, que serán las únicas que canalicen fondos del Gobierno.

El esquema de trabajo previsto se ajustará al siguiente organigrama. A ver si soy capaz de explicárselo, porque ustedes no lo pueden ver. En cuanto a la interrelación entre la agencia y diferentes plataformas de interés general, la propuesta del departamento es que cada una de las plataformas constituya un proyecto de negocio con participación del Gobierno de Navarra', abierto a la participación de otros inversores. A su vez, proponemos que la Agencia Navarra del Transporte y la Logística se comporte administrativamente como la sociedad matriz del conjunto de plataformas logísticas de Navarra, detentando la representación del Gobierno de Navarra en el capital de cada una de ellas.

En cuanto a la inversión del capital aportada por el Gobierno en desarrollos logísticos, se amortizará a partir de los beneficios que generen las plataformas por la venta de parcelas, derechos de superficie, concesiones, ventas de naves o alquiler de las mismas. La agencia, además, buscará financiación para el desarrollo de cada plataforma, invitando a otros inversores en cada uno de los proyectos, acudiendo al endeudamiento a largo plazo ante entidades financieras públicas como el BEI o el ICO, y privadas, y solicitando ayudas existentes en el marco europeo que puedan corresponderse con la promoción de este tipo de infraestructuras. Esta es la principal razón por la que el Gobierno de Navarra ha considerado la fórmula de sociedad anónima o sociedad pública para la creación de la agencia.

De acuerdo con esta estructura, cada plataforma creada a través de la agencia contará con la presencia del Gobierno de Navarra y permitirá una gestión armonizada en cada una de ellas, el aprovechamiento de las potenciales economías de escala y una interlocución única desde Navarra ante terceros.

Además, con esta estructura, otros inversores públicos o privados tienen la posibilidad de apoyar solo aquella plataforma que les interese, por lo que aumenta la flexibilidad y, por tanto, el potencial para la captación de financiación.

Asimismo, la Agencia Navarra del Transporte y la Logística se va a dedicar a otros temas muy demandados desde el sector. La creación y dinamización del cluster navarro de la logística, integrado por los principales agentes que lo constituyen, va a permitir la sistemática revisión de la estrategia del transporte y tendrá la capacidad de solicitar a la agencia la confección de informes técnicos y de proponer al Gobierno normas y actuaciones.

Además, un futuro como el que pretendemos para la agencia significa estrechar las relaciones con organismos europeos y nacionales, agencias y

entidades afines de otras comunidades autónomas y mantener un diálogo fluido con nuestras universidades y centros tecnológicos para abrir campos de investigación y de aplicación del conocimiento en la logística y el transporte, fortaleciendo nuestros principales sectores económicos y consiguiendo que se identifique a Navarra y a su sector del transporte como referencia en este ámbito.

El organigrama de la agencia refleja la reducida la plantilla con la que se quiere contar, que va a ser de perfil puramente técnico. Actualmente, se está en el proceso de selección de personal, que se irá incorporando a lo largo de este trimestre y del próximo año. Su organigrama se compone de un director general, que, como ustedes bien saben, es don Enrique Díaz Moreno, Director General de Industria del Gobierno en la pasada legislatura, un asesor experto en áreas logísticas, una secretaria de dirección y tres direcciones: la de infraestructuras, la financiera y una tercera que más que una dirección es un técnico en comunicación y proyectos europeos.

El organigrama previsto para cada plataforma es mucho más sencillo, puesto que puede aprovechar el conocimiento que se le brindará desde la Agencia Navarra de la Logística y así evitamos duplicar en cada futura área logística un mismo esquema y organigrama con perfiles de nivel superior.

Por lo tanto, cada plataforma, incluida la actual Ciudad del Transporte, tendrá un organigrama que responderá al siguiente esquema: una gerencia, una secretaria de dirección y personal auxiliar administrativo para atender la actividad diaria.

En cualquier caso, las plantillas se ajustarán a la dimensión de cada plataforma para que cada una de ellas pueda asumir las siguientes funciones: la implantación de la estrategia de ANL, que es la abreviatura que hacemos de la Agencia Navarra del Transporte y la Logística, en su ámbito local; la aplicación de la normativa emanada desde ANL; la interlocución con los agentes locales, instituciones, administraciones y clientes; la gestión y administración de los recursos como centro empresarial logístico; la supervisión de los proyectos constructivos; la actividad comercial y la gestión de los servicios comunes.

Este modelo de integración de las plataformas en la Agencia Navarra del Transporte y la Logística supone las siguientes ventajas: la armonización y coordinación de las futuras plataformas logísticas entre sí y con la Ciudad del Transporte de Pamplona, la CTP, la que actualmente tenemos y que, como digo, será la de más envergadura de Navarra; las sinergias y racionalización de los recursos humanos y económicos; una sola unidad estratégica alineada con los intereses del tejido

empresarial y los objetivos del Gobierno de Navarra; una sola interlocución con instituciones y agentes nacionales e internacionales; evitar duplicidades aparentes y reales; y crear músculo organizativo para acometer nuevas actividades relacionadas con el transporte y la logística.

En estos momentos la agencia ya está trabajando en temas concretos: el mapa de potenciales enclaves para el desarrollo de infraestructuras logísticas de interés general para Navarra; se va a iniciar un informe sobre el estado de iniciativas en este ámbito en Navarra; se está preparando el procedimiento para la contratación de un estudio de viabilidad para el desarrollo de una plataforma logística en el área de Tudela, objetivo que ya he avanzado que queremos iniciar antes de acabar este año. La agencia se está incorporando a los diferentes clusters sectoriales de Navarra. La agencia se está presentando ante los diferentes organismos nacionales relacionados con la logística y el transporte y también está organizando un congreso técnico sobre la logística y el transporte de mercancías, que trataremos de realizar cuando sea posible cerrar las agendas con ponentes de primera fila aunque probablemente se celebrará a finales de noviembre, en el que se realizará la presentación del Plan Estratégico de Áreas Logísticas e Intermodalidad de Navarra.

Por lo tanto, para concluir, la Agencia Navarra del Transporte y la Logística arranca con un gran potencial, dado el interés que estas materias tienen para las empresas y ciudadanos por la gran repercusión que supone en la competitividad y el empleo. Nuestras expectativas y objetivos conforme al Plan Estratégico de Áreas Logísticas e Intermodalidad de Navarra son que, como consecuencia de estos desarrollos, en el horizonte de 2005, además del impacto a corto plazo en el sector de la construcción, derivado de la inversión de quinientos millones de euros realizada hasta esta fecha, generará en torno a los cuatrocientos millones de euros anuales como facturación de las empresas instaladas, que darán empleo a más de tres mil trabajadores en el campo de la logística y de los servicios. Se justifica, por tanto, plenamente el interés por este proyecto, lo que ha supuesto que este incluido en el plan de inversiones Navarra 2012 para tratar de paliar los efectos de la crisis, y estoy segura de que, en consecuencia, contará con el apoyo entusiasta de todos ustedes. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Muchas gracias, señora Consejera. Señor Vázquez.

SR. VÁZQUEZ ROYO: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señora Consejera por su información extensa y exhaustiva y, de alguna forma, justificativa y que da soporte al anuncio de la creación de la Agencia Navarra del Transporte y la Logística. En primer lugar, tengo

que decirle que, como he dicho en mi primera intervención, no estamos discutiendo el fondo, sino que discrepamos de la forma. Desde luego, podría ratificar prácticamente al cien por cien la primera parte de la intervención, compartimos al cien por cien los objetivos que tenemos que perseguir en un área estratégica como esta, pero discrepo un poquitín de la segunda. Por tanto, no estamos hablando de esto, estamos hablando de las formas, así que no voy a perder mucho tiempo y voy a ir directamente a lo que en opinión del Partido Socialista se debería haber hecho en aquel momento pero en este con mucho más motivo y justificación, teniendo en cuenta la eficiencia económica a la que tenemos que acudir desde las entidades públicas.

Nosotros creemos que la Agencia Navarra del Transporte y la Logística podría haberse encuadrado perfectamente en la empresa pública Ciudad del Transporte de Pamplona, SA. Esta empresa se constituyó en el año 1991 y viene funcionando con un rigor que yo creo que es reconocido por todos. Usted ha hecho alusión a lo que el Presidente del Gobierno de Navarra expresó en el debate de investidura. Yo también quería hacer alusión a ello, y por eso me apoyaré en lo que dijo precisamente el Presidente para apoyar mi tesis. Decía el Presidente del Gobierno de Navarra: El transporte de mercancías y la logística es un importante sector económico que debe tener un gran recorrido en Navarra. Para ello crearemos la Agencia Navarra de la Logística –no estamos hablando de nada nuevo, es el cumplimiento de una promesa, hasta ahí no hay ningún problema–, con la participación del sector público. Y continuaba el señor Presidente: La Ciudad del Transporte de Pamplona pasará a tener carácter de verdadera área logística de gran envergadura, culminando la tercera fase, la cuarta fase, las áreas de Tudela, el eje del Ebro.

Es decir, nosotros podíamos intuir con este anuncio del Presidente del Gobierno, hablando de la Agencia del Transporte y la Logística, reconociendo la labor que está haciendo la Ciudad del Transporte de Pamplona, y conociendo las competencias que tiene la Ciudad del Transporte de Pamplona, más que competencias trabajo ocupacional de unas personas que están dedicadas a ello, nosotros podíamos intuir que podría perfectamente haber sido compatible, es verdad que con un apoyo técnico por detrás. Con la estructura administrativa u organizativa que tiene la Ciudad del Transporte de Pamplona, evidentemente, no se puede crear la Agencia Navarra del Transporte y la Logística, pero sí entendemos que desde ese marco de empresa pública, creo que una persona con conocimientos más que contrastados en el tema que nos ocupa podría haber sido perfectamente el responsable, y no estoy hablando de per-

sonas, estoy hablando de la persona más idónea para regir esto.

Por lo tanto, con ese ente de empresa pública podríamos haber cubierto lo que realmente se quiere hacer; algo con lo que nosotros estamos de acuerdo. Por eso le decía que estamos discutiendo o discrepando de las formas, porque crear una empresa nueva en este momento, de verdad, me parece que tiene las consecuencias que usted ha enumerado: un director general; un asesor técnico, que no será cualquiera, por lo tanto, con una remuneración importante; secretaria, que es indudable que se necesita; más tres directores generales más no sé qué. Estamos hablando de generar una carga económica para la Hacienda Pública de Navarra en unos momentos en que se podía haber sustituido o minimizado el impacto económico con una estructura de otro tipo.

Por lo tanto, nosotros habríamos enfocado la cuestión en ese sentido, habríamos rentabilizado, esto lo podemos enlazar con la coherencia con lo que habíamos firmado precisamente en el pacto presupuestario, que lo que queríamos era no duplicar, optimizar, rentabilizar los recursos y conseguir eficiencia en el funcionamiento de la gestión. En este caso esto no se ha hecho así, evidentemente, se crea una nueva para conseguir unos objetivos que no discutimos, por eso le digo que no entramos en el debate de los objetivos, son unos objetivos que compartimos, pero, desde luego, no compartimos esta fórmula, y menos en este momento, cuando estamos hablando de recortes presupuestarios tan importantes.

Respecto al organigrama general que usted ha anunciado, se me presenta una contradicción: la Ciudad del Transporte de Pamplona tiene categoría de empresa pública, sin embargo, está detrás en el organigrama de la Agencia de Navarra del Transporte y la Logística. Con lo cual ¿en qué situación queda en este momento la Ciudad del Transporte de Pamplona respecto de la Agencia Navarra del Transporte y la Logística? Es algo un poco complicado de entender, porque, de alguna manera, en este caso pierde potencial lo que había venido siendo el único referente en materia de transporte que había en Navarra, con una gestión avalada por todos, reconocida por el departamento, reconocida por el Presidente, reconocida incluso por nosotros, y en la poca experiencia parlamentaria que yo tengo puedo decir que conocida también y de manera positiva.

Con lo cual se me presenta el problema de entender que dentro de ese organigrama general hagan un planteamiento que de alguna forma desmonta todo lo que hasta ahora se venía produciendo, porque la Ciudad del Transporte de Pamplona queda relegada a un segundo plano, siendo empresa pública. No sé si hay en Navarra un precedente

de que una empresa pública esté por encima de otra empresa pública, lo desconozco y no voy a entrar en ello, pero, en cualquier caso, me chirría en cierta manera.

Por lo tanto, concluyendo, no voy a discrepar, como he dicho con anterioridad, de lo que son los contenidos y los objetivos a conseguir, pero, desde luego, le digo, señora Consejera, que nosotros no lo hubiéramos hecho así, y menos en este momento de dificultad económica. No tiene mucho sentido crear una nueva cuando tenemos una en funcionamiento.

Y hay algo que me preocupa sinceramente, porque algunas noticias hay por ahí, y es si esto obedece o puede obedecer, no lo quiero asegurar... Se suele decir que cuando tenemos que colocar a algunas personas, creamos algunas cosas y las ponemos ahí. No quisiera pensar que esto es así, pero, en cualquier caso, hay movimientos que se han producido en el entorno de la Ciudad del Transporte de Pamplona que no sé si tienen algo que ver con lo que está pasando aquí, y yo creo que usted sabe de lo que estoy hablando, aunque no sea de conocimiento público. En cualquier caso, si esto obedece a que hay una reorganización como consecuencia de la creación de la Agencia Navarra del Transporte y la Logística y además a la Ciudad del Transporte de Pamplona se la lleva a un nivel inferior y además se crea esta, sinceramente, si es para colocar personas y para generar más gasto, nosotros no estamos de acuerdo en eso, señora Consejera. Ese es el tema. En este momento para nosotros no está justificada la necesidad de crear una agencia nueva como sociedad pública o como empresa pública, porque podría haberse encuadrado perfectamente en la estructura administrativa necesaria en torno a la Ciudad del Transporte de Pamplona. Esta es la discrepancia que tiene este partido respecto del planteamiento que hace el Gobierno con la creación de la Agencia Navarra del Transporte y la Logística. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señor Vázquez. Señora Consejera, ¿desea contestar ahora?

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): Sí, señor Presidente, muchas gracias. Vamos a ver si soy capaz en esta segunda intervención de hacerme entender un poco mejor, porque veo que no he sido capaz de explicarme suficientemente. Efectivamente, había una sociedad pública relativa a un área logística, que es la Ciudad del Transporte de Pamplona, y esa sociedad existía y podía haberse aprovechado, aspecto que, por supuesto, estudiamos y valoramos. ¿Por qué no lo hicimos? Por varios motivos. En primer lugar, la Ciudad del Transporte de Pamplona no es propiedad cien por cien del Gobierno de Nava-

rra, tiene otros socios que podían querer o no querer, tener interés o no tener interés en embarcarse en el resto del Plan Estratégico de Áreas Logísticas de Navarra, etcétera. Para tener mayor flexibilidad y para que sea más fácil captar inversión, el modelo que se busca, como he explicado en la intervención, es que se pueda dar opción a que en las distintas plataformas logísticas que se puedan distribuir a lo largo y ancho de la geografía navarra determinados inversores tengan acceso, si quieren, a unas plataformas sí y a otras no, y este es el modelo, por lo tanto, se iba a crear la necesidad de nuevas sociedades públicas que dieran cobertura a las unidades de negocio de las diferentes plataformas logísticas. Luego que se van a seguir creando sociedades públicas es una realidad que anuncio desde ya. Quiero decir, el área logística de Tudela será una nueva sociedad pública, una nueva unidad de negocio, y otras plataformas logísticas u otros centros de servicio al transporte, porque no tienen por qué ser todas plataformas logísticas, como son unidades independientes de negocio que pueden admitir la inversión de terceras personas, de terceras entidades públicas o privadas tienen que ser sociedades independientes. Eso exigía la creación de distintas sociedades. Esto, por un lado.

Por otro lado, la Ciudad del Transporte de Pamplona tiene un ámbito de actuación, que es Pamplona, y nosotros estamos buscando un ámbito de actuación general, que es Navarra. Por lo tanto, lo que estamos intentando precisamente –si yo les he escuchado con atención agradecería que hicieran lo propio; después ya me harán todos los comentarios que consideren oportuno– es hacer economía de escala, economizar recursos, y en previsión de los futuros desarrollos logísticos no queremos que se repita en cada unidad de negocio una estructura con director de infraestructuras, que es necesario en la fase de redacción de los proyectos, de ejecución de la obra, etcétera, con director financiero, etcétera, sino que todo este soporte se dé desde una sociedad superior, que es la Agencia Navarra de la Logística. Después, para lo que es la ejecución concreta de cada unidad de negocio, y, sobre todo, después de estar implantada cada área logística, para llevar el negocio habitual de la comunidad de propietarios de cada una de las áreas logísticas en las que se implantan determinadas empresas es suficiente con una estructura mucho menor. Precisamente el objetivo es crear la estructura de esta manera, tipo holding, que es lo que está persiguiendo también el Departamento de Economía y Hacienda con el grueso de las sociedades públicas de Navarra, cosa que, como usted sabe, no me corresponde a mí ni conocer ni explicar. Como digo, lo que se propone es que el tema de las áreas logísticas sea como un holding, en el que la participación del Gobierno en cada plata-

forma concreta se haga a través de una sociedad matriz que proporcione unos recursos, que son de utilidad común para todas ellas, sin duplicar gastos y sin duplicar costes.

Respecto al caso concreto de la Ciudad del Transporte de Pamplona, la verdad es que me han disgustado bastante sus alusiones a si esto se hace para colocar o dejar de colocar a nadie. Le diré que en concreto al director de la Agencia Navarra de la Logística me ha costado bastante convencerle, o sea, no es que estuviésemos buscando un puesto para el ex Director General de Industria, si es a lo que se refería, cosa que me parece insultante, pero que, en fin, voy a pasar por alto. Al margen de eso, en el caso concreto de la Ciudad del Transporte lo que se va a hacer es adelgazar la estructura, porque la Ciudad del Transporte ya ha echado a andar, ya se han construido la primera y la segunda fase, la tercera fase está en un nivel muy alto de ejecución, en un nivel muy alto de comercialización, y ahora ya no requiere de esa estructura. Esa estructura y ese conocimiento va a ser trasvasado a la Agencia Navarra de la Logística. Con mucha probabilidad, por no decir con total seguridad, quien ostenta hoy el cargo de director técnico de la Ciudad del Transporte pasará a la Agencia Navarra de la Logística precisamente para aprovechar ese conocimiento y no perderlo; y eso va a costar lo mismo, ni más ni menos, a las arcas públicas. Y también el que ha sido hasta hace poco director gerente de la Ciudad del Transporte de Pamplona va a ser el asesor experto, porque, efectivamente, es una persona que ha hecho una gestión muy válida, que se encuentra en el momento final de su vida laboral, porque tiene una edad avanzada y, por supuesto, nos interesa mucho que su conocimiento se vuelva por lo menos en esta primera fase de andadura en la Agencia Navarra de la Logística. Luego lo que se va a producir en la Ciudad del Transporte es un adelgazamiento muy importante de la estructura, las personas que han reunido el conocimiento van a pasar a la Agencia Navarra de la Logística y desde ahí se dará este servicio común de la forma más eficiente no solo a la Ciudad del Transporte sino al resto de áreas logísticas y de futuras estructuras de centros de servicio al transporte que se puedan crear.

Y dice: a mí me chirría un poco que haya una empresa pública encima de otra. Pues no sé por qué le chirría, porque es lo que está pidiendo el Partido Socialista, que el Departamento de Economía y Hacienda haga un estudio que permita estructurar las sociedades públicas en forma de holding, y es lo que ha anunciado el Vicepresidente Miranda que va a hacer. No sé qué le chirría en que una sociedad esté por encima de otra. Es una cuestión de eficiencia, simplifica la estructura empresarial, produce eficiencia, como digo, agili-

za la gestión, y también hay una cuestión importante, una Agencia Navarra de la Logística aglutina de forma más importante la imagen que se quiere dar de Navarra como un enclave logístico de importancia dentro de la cadena logística nacional e internacional. La Agencia Navarra de la Logística, lógicamente, puede tener una fuerza de imagen y puede constituirse como interlocutor de forma, evidentemente, más atractiva y más poderosa ante los interlocutores nacionales e internacionales. Por lo tanto, la verdad es que no puedo entender qué problemas puede tener usted en ver esto, porque ya le digo que es un poco lo que están pidiendo ustedes. ¿No es eso lo que están pidiendo ustedes?

SR. VÁZQUEZ ROYO: Así no.

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): Muchas gracias, señor Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Muchas gracias, señora Consejera. Señor Valero.

SR. VALERO ERRO: Yo creo la Consejera ha sido muy clara. Cualquiera que esté en la calle y vea cómo funcionan las empresas sabe que las empresas funcionan con estos criterios: unidad de negocio por cada sector y por cada zona. Pero, claro, yo creo que aquí hay un dilema, sabemos que en el tema del transporte no sirve solo con hacer una urbanización y que se hagan naves, luego hay que promocionar, vender, hay que atraer empresas, hay que hacer gestión, porque si estamos hablando de que los socios de esas unidades van a ser empresas constructoras..., lo que también se busca es otro tipo de socios para esas unidades de negocio que puede haber en las distintas zonas de Navarra. Con lo cual esas unidades de negocio se tienen que convertir verdaderamente en promotores de las zonas a las que están adscritas.

Yo creo que está bien estructurado. Se trata de que haya unas unidades de negocio, la de Pamplona, la de Tudela u otras que salgan de esos estudios y que cada unidad, con la supervisión de la Agencia Navarra del Transporte tenga un criterio común a la hora de orientar sus expectativas o sus ideas hacia un sector, hacia otros sectores o hacia una línea de trabajo, que unifique esa agencia.

Yo creo que la Consejera ha sido clara. No consiste en hacer la competencia a nadie, ha dicho que va a adelgazar la estructura de la Ciudad del Transporte de Pamplona, que todo eso que ha sido positivo durante los últimos años, y ese personal va a pasar a la Agencia Navarra a la Transporte, y así se optimizan los recursos. Yo esto es lo que veo que hay en la calle, lo que las empresas y cualquier tipo de estructura harían, y con un aval que es muy claro, lo público. O sea, no nos olvidemos de que lo que se está creando es una empresa pública. Claro,

es muy fácil vender: una empresa, otra. Verdaderamente eso se puede decir; pero ¿cuál es la otra fórmula?, ¿hacer que la Ciudad del Transporte haga naves por Navarra?, ¿cómo lo hacemos? Yo creo que lo que se ha querido hacer ha sido dar un impulso a través de la agencia, con una visión más global de lo que pasa en Navarra con respecto a lo que pasa tanto en España como en Europa. Pienso que está bien regulado, está bien planteado, y adelante. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpiroz): Muchas gracias, señor Valero. Señor Jiménez.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: Nuestro grupo tampoco va a entrar a debatir sobre el fondo de la cuestión, la política de transporte o la política de implantación logística de nuestra Comunidad, porque no es el elemento principal de la comparecencia y porque muchas veces, además, al final la guinda pervierte muchas cosas, y en este caso, una vez más, este Gobierno termina poniendo la guinda de una nueva empresa pública en cualquier tipo de nicho, de negocio que se genera en esta Comunidad. Y eso, insisto, termina pervirtiendo los propios fines en sí mismos, además, con el anuncio que nos ha hecho la Consejera de que seguramente de aquí van a derivar más, con capital mixto o no sé cómo van a ser, pero más. Y, claro, si tiramos de hemeroteca recordaremos que en el debate en el inicio de legislatura había un compromiso del Gobierno de contraer el sector público, haciendo una limpieza de todos los michelines. Algunos ya tienen que estar con ese sobrepeso que tienen algunos a los que hay que sacar con grúa, y yo no sé si no tendremos que llegar en algún caso a eso. Y frente al compromiso que había de limpiar y sanear el sector público de esta Comunidad, resulta que este año ya se han creado tres nuevas empresas públicas, creo, y se nos anuncia que va a haber más. Entonces ese es un elemento clave y determinante en el debate que tenemos.

A mí esto me estaba recordando al debate que tenemos de forma permanente, yo creo que de forma razonable también, de cómo es posible que una comunidad de seiscientos cincuenta mil habitantes pueda tener doscientos setenta y dos Ayuntamientos, pues a ver si van a superar las empresas públicas a las entidades locales, a ver si las empresas públicas de capital total, de capital mixto, de fundaciones, etcétera, van a superar a las propias entidades locales para una población de seiscientos cincuenta mil habitantes. Y, claro, esto tiene un elemento muy importante, porque estas son las verdaderas cajas b. La Consejera en el punto anterior nos hablaba de SPRIN, y esa es la caja b que controla la Consejera pero que este Parlamento no puede controlar. Esas son las cajas b que se niegan y se resisten, como en el caso que de Nasuinsa, por ejemplo, al control de este Parla-

mento y a dar información de los planes a este Parlamento. Ese es un tema muy serio y muy determinante para todo lo demás.

Y hay un elemento no menos importante, sobre todo por responsabilidad social ante los ciudadanos de esta Comunidad, a los que nos debemos, y es que precisamente en este momento, cuando se está haciendo un discurso de austeridad, parece que seguir engordando el sector público es compatible con la austeridad, porque, claro, además de todos los cargos, y no dudo de que las personas que se contraten trabajarán y ganarán su sueldo, la Consejera no lo ha dicho, pero todos tendrán su consejo de administración, faltaría más. Estábamos discutiendo el tema de las incompatibilidades y este Parlamento y los grupos que sostienen al Gobierno no están por las incompatibilidades.

Por lo tanto, ese es el tema de fondo, y más allá del debate que podemos tener sobre cómo potenciar el transporte o la logística en esta Comunidad, tenemos que tener un debate sobre el tema de la empresa pública, la nueva creación y el engorde del sector público fuera del control de este Parlamento.

Seguramente algún portavoz que intervenga detrás de mí hará una gran defensa de la conveniencia para esta Comunidad de seguir aumentando el sector público y además dirá que es compatible con la austeridad. Espero que no sea que, como bien sabemos, se convierta en refugio de pago de favores políticos y por si acaso se tenga que mantener en reserva. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señor Jiménez. Señor Burguete.

SR. BURGUETE TORRES: Gracias, señor Presidente. Pues será la señora Figueras. Voy a ser muy breve, le voy a agradecer a la Consejera sus explicaciones, no dudo de que los objetivos que se han marcado con esta agencia son interesantes, no es menos cierto que también puede tener algunos efectos menos deseados que habrá que ir acotando en el tiempo, referidos preferentemente al incremento de empresas públicas, que yo creo que es una cuestión sobre la que se ha debatido en diferentes ocasiones en este Parlamento y sobre la que el Gobierno de Navarra ha transmitido en diferentes momentos también su objetivo de mejorar y optimizar el resultado final. Por tanto, desde ese punto de vista, hay que hacer un esfuerzo para que esta iniciativa se enmarque dentro de ese proceso de optimización y de racionalización del conjunto de las empresas públicas, porque no tengo ninguna duda de que los objetivos que se han planteado son interesantes, loables y, por lo tanto, redundarán en el desarrollo de esta tierra y también en su equilibrio territorial. Por ello, agradezco las explicaciones y veremos si esos efectos

que han vaticinado algunos otros finalmente no se convierten en realidad. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): Muchas gracias, señor Burguete. Señora Figueras.

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: Yo voy a ser también muy breve. De la explicación que nos ha dado la señora Consejera yo he extraído la conclusión de que no sé si se lo creía del todo, porque ella suele ser muy clara cuando lo tiene claro, y esta vez la verdad es que le ha costado aterrizar, porque nos ha hecho un preámbulo amplísimo y aquí de lo que se trata, y es el meollo que estamos viendo en las diferentes interpretaciones, es de si engordamos o no la Administración Pública. Nosotros somos defensores de la gestión pública con unos los parámetros que son generalizados por todos o que todos admitimos: eficiencia y austeridad. Desde luego, el Gobierno en este caso concreto está planteando una Agencia Navarra del Transporte para conseguir unos objetivos demandados por la Comunidad Europea pero que, aunque no estuvieran demandados, deberíamos tenerlos como premisa: movilidad sostenible, eficiencia energética, intermodalidad, coordinación, sostenibilidad, eficiencia, eficacia. Eso es lo que tiene que hacer el propio departamento, porque es la premisa que tiene que guiar la acción diaria del mismo.

Nosotros somos unos defensores sin discusión de que esta definición del interés de la agencia navarra lo desarrolle el propio departamento y estamos convencidos de que hay medios y recursos tanto humanos como materiales para poder hacerlo. Desde luego, si no se hace, habrá otros intereses que en este momento no vamos a discutir, que probablemente, por lo que también ha comentado la propia Consejera, nosotros no compartamos al cien por cien porque es verdad que el ejercicio que tenemos de control al Gobierno lo podemos ejecutar en el Parlamento pero en aquello que tenemos material, y lo que tenemos como material es la Ley de Presupuestos, no todos los demás chiringuitos, esos no los tenemos ni los podemos controlar.

Por lo tanto, en este caso y con esta premisa no hay austeridad, no la hay. En principio, por mucho que se diga que se va a adelgazar el staff de la Ciudad del Transporte, que se va a trasladar por su experiencia al resto, la verdad es que se anuncia que el resto también va a tener su pequeño grande o mediano pero propio departamento. Por lo tanto, ¿la apuesta clara? Cojan ustedes a los funcionarios, ofrézcanles el trabajo que va a desarrollar la agencia, entiendo que no va a haber ningún problema para que ellos lo asuman como propio, y pónganlos a trabajar; de eso se trata. Porque, desde luego, hay poca austeridad en este Gobierno, y, desde luego, se lo podía plantear, porque no es el caso de esta consejería pero algunas de las consejerías la verdad es que se podrían

plantear como discutibles o innecesarias. Por lo tanto, no hay austeridad ni en el propio Gobierno, mientras algunos otros Gobiernos lo han hecho, ni en el desarrollo del concepto de las agencias públicas o semipúblicas, porque en este caso se habla de compartirlo con iniciativa privada.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señora Figueras. Señora Consejera.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Empezaré por el final. Señora Figueras, yo sé que suelo ser muy concreta, además en alguna ocasión ya les he dicho que he sido cocinero antes que fraile y sé lo que es sufrir una comparecencia de un Consejero, por eso procuro siempre ir al grano, pero también me permitirán que puesto que se me había llamado para explicar la creación de la Agencia Navarra de la Logística, comparecencia que yo misma hubiese solicitado, lo que pasa es que el señor Vázquez fue tan rápido que al día siguiente de anunciarlo en prensa ya pidió la comparecencia, en fin, consideré innecesario solicitarla yo otra vez, él tenía un interés concreto, pero yo también tenía otro interés concreto, que es exponer la situación en la que nos movemos, que me parece de gran importancia aunque el interés del Partido Socialista se centrara exclusivamente en sociedad pública sí o no. Entonces, es simplemente por eso, no porque no lo tenga claro, lo tengo clarísimo, creo que esto es lo que hay que hacer. Creo que ustedes venían con un prejuicio y quizás sin haber analizado alguna circunstancia concreta de las que yo he comentado, como que la Ciudad del Transporte de Pamplona, SA, como su propio nombre indica, tiene un ámbito de actuación, que es Pamplona, y que además tiene otros socios en su composición del capital social. Además, les he explicado claramente que no es para ir a más, a más, a más, a crear a más puestos, de ninguna manera, se trata de ver de qué manera, a futuro, puesto que se prevé que se creen más sociedades públicas, que considero que es la única fórmula que tenemos, porque, desde mi punto de vista, no podemos crear plataformas logísticas soportadas en el sistema funcional por varios motivos, uno de ellos es el conocimiento, pero otro de ellos, por supuesto, es el mercado. Quiero decir que el Gobierno de Navarra está en la obligación de sacar el mayor rendimiento a todos los recursos productivos de esta Comunidad, públicos y privados, y la forma más inteligente que hay de obtener el rendimiento de los recursos privados, inversores y productivos, para lograr los objetivos del Gobierno, que al final son los objetivos de la sociedad navarra, que es, por ejemplo, en este caso concreto, que este sector se desarrolle, como digo, la forma más inteligente y que nos permite obtener mayor aprovechamiento de todos los*

recursos disponibles públicos y privados es esta fórmula de participaciones mixtas por unidades de negocio, con una flexibilidad para que los diferentes socios entren o no entren.

En este sentido, como digo, la sociedad Ciudad del Transporte de Pamplona, SA, que es la que tenemos creada y la que en opinión del Partido Socialista podría haber servido de instrumento o herramienta para hacer esto, idea que tampoco es que me parezca muy descabellada, lo que ocurre es que me parece mucho mejor la que hemos elegido nosotros por los motivos que estoy explicando, esa sociedad, como digo, de tener en estos momentos una plantilla con seis personas, de las que tres son de perfil alto y tres digamos de un nivel inferior, va a pasar a tener una plantilla de una persona de nivel superior y dos personas de nivel inferior. Y esa plantilla se repetirá en cada unidad de negocio, de manera que tengan una estructura ajustada a las necesidades de la gestión diaria de una plataforma, mientras que para el conocimiento y el servicio que puedan prestar digamos mayor valor añadido se aprovechen sinergias y se encuentren en la Agencia Navarra de la Logística. Y tan claro lo tengo como tan claro se lo digo, y el preámbulo lo he hecho porque me ha parecido oportuno centrar un poco el tema de por qué se creaba la agencia.

En cualquier caso, agradezco que compartan todos los objetivos, tengo que comunicarles también que esto, como ya he dicho en mi intervención, es una recomendación del Plan Estratégico de Áreas Logísticas e Infraestructuras Logísticas de Navarra y que no solo los objetivos y la creación de la agencia sino que el sistema que se ha creado es compartido por el sector. El sector conoce la creación de esta agencia, está de acuerdo en que el sistema debe ser este. Se habló con ellos, incluso también con los socios de la Ciudad del Transporte de Pamplona, de las posibilidades de colaboración en este proyecto. Quiero decir que esto no es, ni muchísimo menos, para dar respuesta a la posible situación laboral de nadie, sino que es una cosa muy pensada, muy valorada, muy contrastada con la opinión de los socios que tenemos en la Ciudad del Transporte y muy contrastada con los representantes públicos de las asociaciones empresariales del sector del transporte. Ellos están de acuerdo, ustedes no. Bueno, pues así son las cosas, qué le vamos a hacer.

Con lo de los consejos de administración no sé a qué se refería a usted, señor Jiménez. En cualquier caso, por este en concreto no debe preocuparse. El consejo de administración de la Agencia Navarra de la Logística en este momento está compuesto solamente por tres personas, la Consejera o el Consejero futuro que venga, quiero decir que el presidente de esa sociedad será siempre el Conse-

jero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, el Director General de Planificación Económica, don Fermín Martínez Yoldi, y la Directora General de Transportes, doña Susana Labiano Bastero. Ninguno de los tres percibimos ningún ingreso por nuestra participación en el consejo de

administración de esta sociedad ni tenemos previsto percibirlo en el futuro. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señora Consejera. Sin más asuntos que tratar, levantamos la sesión. Gracias.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 23 MINUTOS.)