DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura | Pamplona, 19 de noviembre de 2008 | NÚM. 7

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. TXENTXO JIMÉNEZ HERVAS

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 19 DE NOVIEMBRE DE 2008

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre diversas cuestiones relacionadas con infraestructuras ferroviarias.

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre los plazos de finalización, proyectos y presupuestos de adjudicación de las obras en curso en la N-121.

— Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra para que en todas las señalizaciones viarias realice las correcciones pertinentes respetando el nombre oficial de Vitoria-Gasteiz, presentada por el G.P. Nafarroa Bai.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 35 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre diversas cuestiones relacionadas con infraestructuras ferroviarias (Pág. 2).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Agirrebengoa Imaz (G.P. Nafarroa Bai) (Pág. 2).

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

En un turno de intervenciones de los portavoces parlamentarios toman la palabra los señores Agirrebengoa Imaz, Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Vázquez Royo (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra) y Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra), a quienes responde, conjuntamente, la Consejera (Pág. 5).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre los plazos de finalización, proyectos y presupuestos de adjudicación de las obras en curso en la N-121 (Pág. 13).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Amezketa Díaz (G.P. Nafarroa Bai) (Pág. 13).

A continuación interviene la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 14).

En un turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra los señores Amezketa Díaz, a quien responde la Consejera, Valero Erro, Vázquez Royo y Burguete Torres, a quienes responde, conjuntamente, la Consejera (Pág. 16).

Se suspende la sesión a las 18 horas y 19 minutos.

Se reanuda la sesión a las 18 horas y 26 minutos.

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra para que en todas las señalizaciones viarias realice las correcciones pertinentes respetando el nombre oficial de Vitoria-Gasteiz, presentada por el G.P. Nafarroa Bai (Pág. 21).

Para la defensa de la moción toma la palabra el señor Amezketa Díaz. En el turno en contra intervienen los señores Valero Erro, Vázquez Royo y Burguete Torres. Réplica del señor Amezketa Díaz (Pág. 21).

Se rechaza la moción (Pág. 22).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 37 minutos.

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

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre diversas cuestiones relacionadas con infraestructuras ferroviarias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (1): *Arratsalde on guztioi. Ongi etorri, kontseilari andrea eta bere departamentuko kideak. Gaurko bilkura hasiko dugu. Lehenengo puntua da Nafarroa Bai parlamentu-taldeak egindako agerraldieskaera bat, kontseilari andreak abiadura handiko trenari buruz informa dezan. Nafarroa Bai parlamentu-taldeko bozeramaile Agirrebengoa jaunak du hitza. Tiene la palabra el señor Agirrebengoa.*

SR. AGIRREBENGOA IMAZ: *Mila esker, Presidente jauna. Sailburu andrea, arratsalde on. La petición de comparecencia que hicimos en relación con el tema del tren de altas prestaciones o tren de alta velocidad trae causa de la Comisión que celebramos el pasado 6 de febrero en la cual se habló de una serie de cuestiones de vital importancia para el desarrollo urgente de lo que será el tren de altas prestaciones en Navarra, infraestructura de la que todos somos conscientes de la importancia que puede tener para Navarra, y que apoyamos pero en la medida en que se vayan aclarando una serie de circunstancias y de condicio-*

(1) Traducción en pág. 23.

nes. Entre ellas está, en primer lugar, el tema del convenio. En aquella comparecencia del 6 de febrero parecía que el convenio iba a ser algo inminente, incluso el señor Vázquez, que parecía estar bien informado respecto a las posibilidades de firma inmediata, hablaba de antes del final de la pasada legislatura. No ha sido así, estamos en una situación de impasse *y a Nafarroa Bai le inquieta, le preocupa y por eso queremos saber qué problema hay y de qué depende.*

Por otra parte, está el tema de la variante ferroviaria de Tudela que se trató en la pasada Comisión. También está el tema de la tercera alternativa de trazado entre Pamplona y la conexión con la Y vasca, que estaba pendiente del estudio funcional del corredor Cantábrico-Mediterráneo previsto por el Ministerio de Fomento. En quinto lugar, estaba el informe o plan de acción de comunicación específica relativo al tren de altas prestaciones anunciado por la Consejera en febrero de 2008. Creo que el tema de comunicación es fundamental porque una cosa es el planteamiento administrativo preceptivo en cuanto a información pública y otra, que entendemos que es de vital importancia, dada la desinformación e incluso la manipulación que en muchos casos está habiendo por ahí sobre esta infraestructura, que haya una fuente de información veraz y lo más ágil posible para que la población pueda tener una información de primera mano. Por último, estaba el informe sobre el plan estratégico de áreas logísticas de Navarra que está íntimamente vinculado al desarrollo del tren de altas prestaciones en Navarra. Sin más, quedamos a lo que nos diga.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko, Agirrebengoa jauna. Jarraian eta erantzuna emateko, kontseilari andreak du hitza. Tiene la palabra la señora Consejera para dar la explicación.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías. Para dar respuesta a las distintas cuestiones que ha planteado el Parlamentario Foral José Ángel Agirrebengoa, adscrito al Grupo Parlamentario Nafarroa Bai, seguiré el mismo orden que ha planteado él en su solicitud de comparecencia y que nos acaba de recordar. Trataré de responder de forma muy concreta a cada uno de los puntos, ya que usted ha sido tan amable de establecer con mucha concreción el interés de la información que me demandaba.*

Respecto a los avances y modificaciones que se han producido en el borrador del convenio, de febrero de 2008, entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra para la construcción de la línea de altas prestaciones de ferrocarril y previsiones para su firma, que es tal y como planteaba usted la cuestión, he de decirle que no se ha producido ninguna modificación. El texto del convenio permanece intacto desde que se llegó al acuerdo, que fue anunciado en su día, y, como saben, el Gobierno de Navarra lo aprobó, tal y como nos habíamos comprometido con el Gobierno del Estado, antes de finalizar el ejercicio 2007. Fue remitido al Consejo de Navarra para su preceptivo informe y en estos momentos está pendiente del siguiente paso, que sería traerlo a este Parlamento para su aprobación, pero lo haremos cuando se arroje luz sobre el momento de la firma. En lo relativo a las previsiones para su firma, como ustedes saben, estamos a la espera del visto bueno del Ministerio de Fomento. También saben que esta mañana ha comparecido la Ministra en el Congreso y no tenemos más información, no hay novedades, no puedo aportarle nada nuevo.

En cuanto al estudio informativo que contemple la variante de la red ferroviaria de Tudela, en la cláusula segunda del convenio al que hacía referencia, en la que se aborda la redacción del proyecto, se establece que el Ministerio de Fomento se responsabilizará de la redacción de los proyectos de construcción de la plataforma de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona entre Zaragoza y Castejón.

Tal y como se cita literalmente en el convenio, la redacción de los proyectos que corresponden al paso por Tudela se llevará a cabo una vez se acuerde entre todas las Administraciones interesadas la alternativa del trazado más adecuada previamente a la realización de los estudios técnicos precisos y de los trámites que sean necesarios conforme a la legislación vigente. Esto es lo que está previsto en el convenio.

Respecto a la financiación y plazos de la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y la construcción de la nueva estación de ferrocarril, que era el tercer punto sobre el que me requería información, como todos ustedes saben, el consejo de dirección del Consorcio de Alta Velocidad Comarca de Pamplona se reunió el pasado miércoles, 5 de noviembre, y aprobó por unanimidad el texto del protocolo general entre el Ministerio de Fomento, el Adif, la Administración General de Navarra y el Consorcio Alta Velocidad-Comarca de Pamplona para la redacción de los proyectos, construcción y financiación de las obras de la nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona y la nueva estación de alta velocidad de Pamplona.

Este protocolo cuenta con el visto bueno del Ministerio de Fomento y será el motor de arranque de la operación ferroviaria que permitirá la ejecución del plan sectorial de incidencia supramunicipal que ordena el entorno de la actual estación de San Jorge cuando esta deje de estar en

funcionamiento y el área de la nueva estación que acogerá el tren de alta velocidad.

Las líneas básicas del protocolo aprobado son las siguientes. Por una parte, el Adif transmitirá al consorcio los terrenos del actual bucle ferroviario, que en el futuro, tras la construcción de la nueva red ferroviaria, quedarán fuera de servicio. Por otra parte, el consorcio, con la gestión de los aprovechamientos urbanísticos que le corresponden y de los derechos indemnizatorios, aportará al Adif una cantidad equivalente al coste estimado de la infraestructura ferroviaria nueva, que alcanza los ciento cinco millones de euros. La previsión de coste se desglosa del siguiente modo: 52,4 millones de euros para la plataforma de la nueva red ferroviaria, 20,2 millones de euros para la superestructura y reposición de instalaciones ferroviarias, 26 millones de euros para el edificio de la nueva estación, 3,9 millones de euros para la reposición de los servicios afectados y 2,5 millones de euros para el control de calidad y asistencia técnica.

El PSIS, que se ejecutará tras la firma del protocolo, ordenará el desarrollo del área de la nueva estación de alta velocidad de Pamplona, considerando el nuevo trazado de la línea ferroviaria y favoreciendo el traslado de una de las industrias químicas que más condiciona el desarrollo urbanístico de Pamplona, lo que permitirá el impulso de esta zona, que es una de las de mayor potencial de desarrollo residencial y terciario de la comarca. Además, dará solución a importantes carencias históricas de las comunicaciones viarias en el área de confluencia de los tres términos municipales afectados.

En cuanto a los plazos, se estima que a principios de 2009 se apruebe el PSIS, a principios de 2010 el proyecto de reparcelación y a lo largo de 2010, 2011 y 2012 se construya la urbanización a la vez que se construye el corredor del TAV y la nueva estación.

En lo referente al estudio funcional Cantábrico-Mediterráneo también debo indicarle que es un estudio contratado y desarrollado por la Dirección General de Ferrocarriles de la Administración General del Estado. Este estudio no se ha publicado ni se nos ha dado a conocer hasta la fecha.

Respecto al estudio informativo para la conexión ferroviaria en alta velocidad entre Pamplona y la Y vasca, también competencia de la Administración General del Estado, debemos informar de que no se ha producido ningún avance y de que el Estado sigue sin contratarlo.

Para finalizar con las cuestiones planteadas respecto al corredor de alta velocidad y en lo relativo al plan de comunicación, como todos ustedes saben, en la web del Gobierno de Navarra ya se recoge hoy toda la información relativa al proyecto, y, asimismo, a través del Servicio de Prensa informamos puntualmente de las novedades respecto al mismo. No obstante, tal como anuncié en su día, es intención del Departamento de Obras Públicas crear un plan de comunicación propio para informar sobre este importante proyecto y su evolución.

Dicho plan estará centrado en tres aspectos principales: la información técnica, es decir, trazado, terrenos afectados, tecnología, evolución de las obras, etcétera; información de interés social para los agentes afectados; e información de actualidad, novedades y noticias en torno al TAV.

Se establecerán distintos canales de comunicación para mantener informados a los diferentes agentes interesados, ya sean Ayuntamientos, Parlamento, medios de comunicación, agentes sociales, propietarios afectados o público en general. Estos canales se vertebrarán alrededor de una web en la que se centralizará toda la información relacionada con el TAV, que se complementará con otros medios de comunicación, como la edición de material gráfico, la celebración de sesiones informativas, jornadas participativas o ruedas de prensa.

En cualquier caso, y dado que este proyecto es competencia del Estado, entendemos que debemos esperar a la firma del convenio para dar a conocer las acciones previstas en torno al mismo.

Para finalizar esta comparecencia, y en respuesta al último punto, en el que se solicita un informe acerca del plan de áreas logísticas intermodalidad de Navarra, realizaré una presentación de forma breve, ya que el departamento ha programado la presentación de dicho plan en el marco de una jornada que se celebrará el próximo 26 de noviembre. Creo que ese es el lugar indicado para realizar la presentación del mismo, ya que es un tema de gran interés para muchos agentes y en ese foro se dará una perspectiva europea y nacional de la logística, de su situación actual y de nuestro posicionamiento como comunidad, y es en ese contexto donde entiendo que ha de presentarse este plan, así como la nueva Agencia del Transporte y la Logística, al menos eso es lo que teníamos previsto.

El plan, no obstante, se lo voy a comentar, por supuesto, responde a la iniciativa del departamento concebida para determinar las potencialidades logísticas de nuestro territorio, para poder definir una estrategia de desarrollo de una red de infraestructuras logísticas en Navarra así como para implementar políticas y estrategias para el fomento del transporte sostenible de mercancías e intermodalidad.

El plan, por tanto, realiza un exhaustivo análisis de la situación de nuestra Comunidad en cuanto al transporte de mercancías, destaca nuestra posición estratégica, las excelentes comunicaciones

por carretera, la red ferroviaria existente, la futura red de altas prestaciones, cómo se realiza en la actualidad el transporte de mercancías con origen y/o destino en Navarra, los principales flujos de transporte nacional de mercancías por carretera, países destino-origen de exportaciones e importaciones para pasar a analizar los centros logísticos existentes en el área de Pamplona, la Ciudad del Transporte y la terminal ferroviaria de Noáin.

Del plan de extraen una serie de conclusiones acerca de la cuantificación de las necesidades de suelo logístico en Navarra, escenarios de trasbordo modal de tráficos de mercancías en Navarra, planteando dos umbrales o dos horizontes, el de 2015 y el de 2025. En una segunda fase se establecen los objetivos estratégicos, que son tres: definir políticas de fomento del transporte sostenible de mercancías en Navarra impulsando medidas de apoyo al desarrollo de la intermodalidad, las nuevas tecnologías y la organización de la comunidad logística de Navarra; definir una política de ordenación territorial de infraestructuras nodales logísticas, potenciando la intermodalidad en los distintos nodos, de forma que permita racionalizar el horizonte del plan; y definir políticas y estrategias para promover la coordinación, complementariedad e intermodalidad entre los nodos.

Para la consecución de estos tres objetivos, en el plan se establecen, como conocerán, tres líneas estratégicas, y de ellas descuelgan varios ejes de actuación concretos en cada una de ellas.

Dentro del Plan Navarra 2012 se incluyen las actuaciones previstas en el plan estratégico para este período, hasta 2012. Destaca entre ellas la planificación de una plataforma logística en Tudela, cuyo estudio de viabilidad está pendiente de adjudicación en este momento, así como la planificación de otras áreas logísticas tendentes tanto al desarrollo del nodo logístico de Pamplona como al establecimiento de una red de centros del transporte y/o plataformas logísticas en toda la Comunidad.

Como ya les he anunciado, la presentación del plan de forma más exhaustiva se hará el próximo día 26 en el marco de una jornada en la que contaremos con uno de los mayores expertos en la materia de Europa y otros expertos a nivel nacional. En dicha jornada, además de presentar el plan, se avanzará en algunas nuevas acciones ya emprendidas por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones y la Agencia del Transporte y la Logística. Es una jornada participativa que esperamos que cubra las expectativas de todos los agentes interesados y en la que nos agradará contar con la participación de sus señorías que, por supuesto, están invitadas.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko, kontseilari andrea. Jarraian, Nafarroa Bairen bozeramaile Agirrebengoa jaunak du hitza.*

SR. AGIRREBENGOA IMAZ: *Mila esker. Evidentemente, pudiera parecer aparentemente que el convenio no es tan importante, pero creemos que es fundamental el hecho de que la gestión de una infraestructura de estas características pueda desarrollarse desde la cercanía y desde la proximidad habida cuenta de las dificultades que una infraestructura de este tipo entraña. No solamente es el conocimiento técnico y la altura profesional de los profesionales, que no dudamos de que el ministerio pueda tenerlos, pero sí lo que supone muchas veces la microcirugía en este tipo de cuestiones, y entendemos que para una mejor gestión, una más correcta gestión, una gestión más cercana es conveniente que eso se haga desde el propio Gobierno de Navarra.*

Por ello, entendemos que es fundamental que se firme el convenio a la mayor brevedad, y sigo sin entender, y como grupo Nafarroa Bai sigue sin entender, cuál es el motivo por el que esta firma, que en principio lleva aprobada desde finales de 2007 por el Gobierno de Navarra, y parece que hay un grado de afinidad importante, sin embargo, nunca se llega a concretar ni a finalizar. Francamente, seguimos pensando que tiene que haber algún tipo de obstáculo, parece que insalvable, para que no se firme.

Este es el detonante fundamental para que esta infraestructura pueda desarrollarse ya y, sin embargo, entiendo que algún tipo de dificultad encuentra el Gobierno del Estado, que, bueno, puede ser momento de oportunidad, otro tipo de dificultad, no lo entendemos, no acertamos a entender el motivo de tal demora y, desde luego, insistimos en la importancia y en la urgencia de esta firma.

Respecto al tema de la estación de Tudela, entiendo que es fundamental y que forma parte también de lo que he venido diciendo anteriormente, y hubo una iniciativa de la Parlamentaria señora Figueras respecto al tema. En principio, el estudio previo, el estudio de impacto ambiental elaborado por el ministerio prevé que la estación de Tudela esté en el centro de Tudela y, sin embargo, todo parece indicar que puede ser más interesante que esté en el entorno de comunicaciones y en ese nodo logístico que se puede crear en Tudela. Soy de la misma opinión que la señora Figueras, y entiendo que eso también debería ser motivo de avance para el Gobierno de Navarra, para llegar a la decisión más atinada posible, sobre todo pensando en lo que es el ámbito local y comarcal de esa zona.

Respecto al bucle ferroviario de Pamplona, evidentemente, me alegro de que el tema vaya avanzando, pero también tengo que decirle, en honor a la verdad, que en principio todo parece indicar que la viabilidad del PSIS de la nueva estación ferroviaria depende en gran medida del desarrollo de los aprovechamientos urbanísticos. En principio, se está hablando de ocho mil viviendas o una cosa así, y no sé hasta qué punto eso es así o es que realmente la estación ferroviaria es una infraestructura al margen de ese PSIS, pero si el PSIS en su integridad depende del desarrollo de ocho mil viviendas en estos momentos, francamente, el tema puede parecer complicado.

Sobre el estudio funcional del corredor Cantábrico-Mediterráneo, el ministerio hizo dos alternativas de trazado para el recorrido Pamplona-conexión con la Y vasca, trazados ambos que de alguna manera colisionaban y colisionan con lo que es el parque natural de Aralar, parque natural que está en la parte navarra y en la parte guipuzcoana, que tiene un plan de uso y gestión que, en principio, sería de difícil modificación y, por supuesto, con unas graves afecciones. Creo que en ese sentido también habría que ponerse de acuerdo con la Administración de la Comunidad Autónoma Vasca para ver cuál es el punto de conexión acordado por ambas partes, porque creo recordar que tanto la Comunidad Autónoma Vasca como la Comunidad Foral de Navarra son competentes en materia de ordenación del territorio, y en ese sentido creo que algo tenemos que decir.

Si tuviéramos que posicionarnos en esta materia nosotros nos decantaríamos por la alternativa de la que alguna vez se ha hablado aquí también, se apostaba por el trazado que pasando por Alsasua fuese por el hueco existente entre el parque natural de Aralar y el parque natural de Aitzgorri, por lo que es el hueco de Etxegarate, para desembocar en Ezkio-Itsaso, que es donde parece ser que el Departamento de Obras Públicas del Gobierno Vasco tiene prevista una estación intermodal.

Evidentemente, esa sería la alternativa mejor para nosotros no solamente por motivos medioambientales, que también, sino sobre todo por el hecho de que se pudiese llegar a una posición de intermodalidad en la estación de Alsasua, en la cual confluye en estos momentos una conexión por carretera, la 240, que une Vitoria con Pamplona, y, por otra parte, está el ferrocarril convencional, que hace un poco la función de rótula de unión entre el eje Cantábrico-Mediterráneo y la meseta. Ese sería el punto ideal para poder hacer un planteamiento de intermodalidad, que es de lo que estamos hablando.

Respecto a la comunicación, yo insisto y creo que alguna vez hemos hablado de ese tema, en que estamos francamente preocupados por las manipulaciones, interesadas en muchas ocasiones, que en ausencia de una información veraz respecto a esta infraestructura se están produciendo precisamente allá donde más alejada está la gestión del proyecto, que puede ser en el tramo entre Pamplona y la Comunidad Autónoma Vasca, lo que es toda la zona de Sakana.

Algunos de nosotros incluso hemos padecido algún tipo de regalo que nos han hecho por ese motivo, y todo ello lo achacamos en principio a una evidente desinformación de la población, que en ausencia de una información veraz se acoge a manipulaciones que son fácilmente utilizadas.

Yo insistiría en la necesidad de informar lo más rápidamente posible, de manera que se pueda neutralizar, y ese no es un planteamiento de la noche a la mañana, sino que es un planteamiento que debe ser a largo plazo, de insistencia y no solamente de utilizar los medios de comunicación que pueda haber, como ha comentado usted, una página web o algún tipo de folleto, sino incluso yendo más allá, a jornadas informativas e incluso establecimientos para la gestión más adelante de lo que pueden ser afecciones de terrenos, etcétera.

Sin más, esa es nuestra posición y creo que en un segundo turno de intervención nos podrá aclarar alguna posición.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko, Agirrebengoa jauna. Jarraian, UPNren izenean Valero jaunak du hitza.*

SR. VALERO ERRO: *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, doy la bienvenida a la Consejera, al Director General y a la Jefa de Gabinete. Buenas tardes. Intervendré brevemente para decir que, efectivamente, creo que hay que calificar esta situación de sin novedad, sin novedad porque el problema es que estamos a la espera de la firma del dichoso convenio.*

Claro, todas las preguntas que ha hecho el señor Agirrebengoa pues me vienen si las firma, pues todo lo demás sale como una retahíla, va todo seguido, porque si hablamos de lo de Tudela, está contemplado, se podrá ejecutar y se podrá avanzar más en la idea concreta de qué es lo que se va a hacer en Tudela. Sobre el bucle, efectivamente, tiene que venir el tren de alta velocidad porque se abaratarán todos los proyectos, estará todo preparado, es una operación urbanística, efectivamente, aporta el dinero de esa operación, aporta los derechos edificatorios, pero como esa hay varias, se han hecho muchas, no muchas de ocho mil viviendas, pero es una realidad que se puede hacer en breve tiempo si está todo preparado, pero también cuelga, cómo no, de la firma del convenio.

Sobre el corredor Cantábrico-Mediterráneo no hay noticias ni información respecto de la conexión, y aquí sí que de alguna forma yo le comenta-

ría al señor Agirrebengoa que, desde luego, UPN estará en aquella solución que articule mejor el territorio. Si lo hace por una primera idea, efectivamente, lo de Alsasua parece que puede indicar, pero es lo que tiene que articular, será lo que mejor articule y lo que los proyectos definan posteriormente como alternativas posibles a ejecutar, siempre contemplando que tiene que ser tren de altas prestaciones o de alta velocidad.

Y sobre el plan de comunicación, efectivamente, somos conscientes de la problemática que ha salido la semana pasada de unas cartas. Creo que no solo el Gobierno, que está haciéndolo, sino también los grupos políticos tenemos que tener clara la idea de que estamos apoyando todos sin fisuras el tren de alta velocidad, quiero decir que cuantas menos fisuras vean los ciudadanos en sus representantes políticos y menos pegas pongan los representantes políticos de este Parlamento, y, desde luego, no miramos internamente porque UPN no las pone, ni el Partido Socialista ni CDN, pero sí que ha podido haber dudas en algún momento en el grupo de Nafarroa Bai, pues mientras los ciudadanos vean problemas, diferencias de opiniones, desde luego, tendrán un caldo de cultivo aquellos que no quieren que el tren de alta velocidad venga a Navarra.

Con respecto al plan de áreas logísticas, creo que la explicación de la Consejera ha estado de alguna forma pendiente del plan que se va a presentar en breves días, y de alguna forma la situación es preocupante, estamos a la expectativa, esperamos que en breves días o en breves fechas podamos tener ese convenio y que todo lo demás venga como un cañón, venga lanzado, porque la Administración foral tiene preparados todos los instrumentos para que una vez firmado el convenio pueda lanzarse rápidamente y no perder el tiempo en otras cuestiones. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko. Jarraian, Vázquez jaunak, PSNren izenean, du hitza.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes. En primer lugar, doy las gracias a la señora Consejera por la información que nos ha dado, y también quiero saludar a su Director General y a su Jefa de Gabinete. La señora Consejera acude hoy aquí, a Comisión parlamentaria, a petición del grupo de Nafarroa Bai respecto del recurrente tema del tren de alta velocidad y, lógicamente, en este caso no soy ajeno a lo que significa la posición que represento en este momento en esta Comisión respecto de quien pregunta y de quien responde. Por una parte, quien pregunta pregunta una serie de cuestiones que parece que ahora le interesan, y luego lo matizaré, y, por otra parte, agradezco a la señora Consejera que se haya limitado a decir sutilmente o sucintamente que no hay novedad y que cuando haya novedad lo dirá, cuando se firme. Agradezco que no haya ido más allá a hacer comentarios que en este caso no favorecerían el buen fin que perseguimos todos.*

Respecto del planteamiento o las cuestiones que ha dicho usted, señor Agirrebengoa, en primer lugar, pregunta por el convenio. Me agrada muchísimo, agrada muchísimo al Partido Socialista que Nafarroa Bai esté apostando en este momento por el convenio, nos satisface. Y además me quita un peso de encima que estén ustedes preocupados porque realmente los preocupados podríamos ser nosotros por todas esas cuestiones o dudas que han surgido a lo largo de este tiempo respecto de lo que ustedes han interpretado de distintas formas: altas prestaciones, velocidad alta, alta velocidad, ya no sabemos cómo llamar a esto, y está muy claro, esto es lo que es, señor Agirrebengoa. En todo caso, si ustedes están preocupados por el tren de alta velocidad, no se preocupen porque realmente el tren de alta velocidad va a llegar.

En cualquier caso, evidentemente, para nosotros también es necesario que se firme cuanto antes. Nosotros estamos haciendo todo lo posible por que así sea, pero afirmamos ya categóricamente que va a ser una realidad. De todas formas, creo que esto habría que plantearlo en símiles mucho más cercanos, a estas alturas todos nos conocemos en esta Comisión y creo que casi todas sus señorías sabrán que he sido durante veinte años alcalde de una localidad y además lo he compatibilizado dieciséis años con la presidencia de la Mancomunidad de Aguas de Moncayo. A lo largo de estos veinte años de vida municipal he conseguido muchos objetivos para mi pueblo y para la Mancomunidad, pero no he conseguido todos los que quería ni en el tiempo en que los quería. Por lo tanto, vamos a ver si nos ponemos al otro lado de la mesa. Eso es lo que quiero trasladar a todos, a ustedes y al Gobierno.

Y en el retraso que está teniendo el tren de alta velocidad hay alguna explicación de tiempos atrás. Si la buena disposición que en este momento tiene el Gobierno de Navarra con el Gobierno del Estado la hubiera tenido anteriormente igual ahora no estaríamos hablando de si el convenio se firma pasado mañana. Con lo cual algo de responsabilidad tenemos todos, pero tranquilo todo el mundo porque el tren de alta velocidad va a llegar a Navarra, tanto es así que en lo que es competencia del Estado, que es el tramo Zaragoza-Tudela, el Gobierno central, el Ministerio de Fomento ya tiene adjudicados cuatro tramos en redacción de proyectos entre Plasencia de Jalón y El Bocal, de Tudela, tramos que están adjudicados a empresas concretas en tiempos concretos y con presupuesto concreto, con lo cual si no tuviese intencionalidad

el Estado o el ministerio de hacer el tren de alta velocidad, evidentemente, no se hubiera iniciado el proceso de ejecución del proyecto.

Y en línea con lo que es coherente de la redacción del convenio, no ha hecho todavía un año que se firmó o, mejor dicho, que se reconoció que estaba acordado, porque tiene fecha de 28 de diciembre de 2007 y todavía no estamos en el 28 de diciembre de 2008. Lo digo porque parece que hace un año, un mes y tres días. He leído hoy en prensa que un antiguo Diputado de UPN que se ha pasado al PP le ha hablado a la Ministra del ramo de un año, un mes y tres días, como si fuera una sentencia judicial. Bueno, pues no estamos hablando de un año, un mes y tres días, estamos hablando de menos de un año. Echen ustedes las cuentas, y no hace falta decir más cosas, pero vamos a hablar con seriedad y con propiedad de la situación.

Y decía que en concordancia con lo que dice ese convenio respecto del paso por Tudela, ya lo ha dicho la señora Consejera, no tengo nada que decir porque ha leído literalmente lo que dice el convenio respecto a Tudela en cuanto a lo que sería redacción de proyectos. Y la señora Consejera no lo ha apuntado, pero es igual, el tema de financiación de la solución de Tudela también lo establece el propio convenio, o sea, está previsto tanto lo que es el paso como lo que es la financiación.

El tramo Castejón-Pamplona, evidentemente, es un tramo que cuando se firme el convenio va a encomendar el Gobierno central al Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Navarra y soy consciente de que el Gobierno de Navarra está preparado para iniciar el proceso de ejecución de este tramo en las fórmulas que también están previstas en el convenio, en cuanto a redacción de proyectos, ejecución de las obras, etcétera. Y le quiero hacer una precisión. He creído entender que usted decía que este tramo hay que hacerlo desde el Gobierno de Navarra porque hay que controlar la micro no sé qué. Mire, en el convenio que está redactado se establecen puntualmente cuáles son las competencias que va a transferir Fomento al Gobierno de Navarra, y el Gobierno central no cede la superestructura en el concepto redacción de proyectos, sí en la adjudicación de las obras, precisamente porque ese es un tema técnicamente importante y, por lo tanto, el Ministerio de Fomento quiere hacer las cosas y controlarlas desde su propio equipo técnico. Por lo tanto, no se preocupe usted porque todo eso está perfectamente estipulado y el Gobierno lo conoce, y el convenio que tengo yo lo tiene la señora Consejera y es calco literal de lo que les estoy diciendo. Con lo cual creo que no tiene que haber ningún problema al respecto. Por lo tanto, competencias sí, pero las que sean necesarias, no entorpezcamos el desarrollo de la obra en ese sentido.

Y respecto a la estación de la alta velocidad, respecto al desarrollo del PSIS en torno a Echavacoiz, tengo que decir lo siguiente. En el convenio no se habla en ningún momento de la estación de la alta velocidad, el PSIS de Echavacoiz con el desarrollo en torno a la estación de la alta velocidad es aparte y al margen de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona. En cualquier caso, el desarrollo de Echavacoiz es totalmente ajeno a la estación de la alta velocidad y va e irá por libre, otra cosa es que coincida, pero es una apuesta más de que si se va a hacer una nueva estación en Echavacoiz con el desarrollo a través del PSIS es porque hay convencimiento y seguridad de que el Gobierno central apuesta por el desarrollo de la alta velocidad en Navarra. Entonces, yo creo que tienen que quedar completamente disipadas las dudas y, desde luego, solamente queda la respuesta final que todos estamos esperando, y nosotros también. Y créanme, señorías, el Partido Socialista está haciendo todo lo posible por que ese convenio se firme cuanto antes, pero seamos razonables en lo que significa para cualquier persona que está reclamando a una Administración que le conceda un proyecto y muchas veces no lo consigue cuando quiere, pero creo que en este caso no hay ningún obstáculo legal sino matices entre...

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Señor Vázquez, vaya acabando, por favor.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Termino, señor Presidente. En cualquier caso, créame que creo que en este momento estoy con planteamientos de un grupo y del Gobierno que parece que el que tiene que responder aquí soy yo, y entonces a lo mejor un pequeño...*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Pero la interpelación era a la señora Consejera, no al Partido Socialista.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Ya, pero entiende usted lo que está pasando en esta Comisión respecto del tema del que estamos hablando, señor Presidente. En cualquier caso, termino porque no tengo que decir muchas más cosas, creo que lo he dejado suficientemente claro.*

Por terminar, manipulación, señor Agirrebengoa... ¿Estamos hablando de la carta que ha dicho el señor Valero que se ha repartido estos días?, ¿a esa manipulación nos estamos refiriendo? Pues a mí me preocupa que la manipulación venga por ahí, porque nos informamos cuando queremos informarnos de las cosas, no hace falta pedir información y a cambio de no tener información lanzar semejante cosa que ha pasado este fin de semana.

Entonces, diría en este caso al interpelante, porque en realidad está preguntando a la señora Consejera, pero de alguna forma se ha referido también a mí y a lo que represento, que bienvenidos sean al tren de alta velocidad, todos estamos por el tren de alta velocidad y créanme, señores Parlamentarios, el tren de alta velocidad va a llegar a Pamplona o va a llegar a Navarra y, desde luego, va a ser como consecuencia de una actuación responsable y de un compromiso que el Partido Socialista tiene con esta tierra. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko, Vázquez jauna. Jarraian, CDNren izenean, Burguete jaunak du hitza.*

SR. BURGUETE TORRES: *Gracias, señor Presidente. Buenas tardes, arratsalde on, señorías. Doy la bienvenida a la Consejera de Obras Públicas, señora Alba, y a las personas de su equipo que nos acompañan, el señor Echávarri, Director General, y su Jefa de Gabinete. Este es un tema que, desgraciadamente, en los últimos años está de rabiosa actualidad, creo que es uno de los temas que prácticamente siempre está de actualidad como consecuencia de que no se aclaran algunas dudas y algunas incertidumbres que venimos teniendo en esta Comunidad en los últimos años.*

Además, me atrevería a decir que hoy nos ha dado la peor noticia que nos podía dar, y es que no ha habido avance sustancial, y tengo que ser sincero, yo había venido con la ilusión de que después de los últimos acontecimientos, de las últimas modificaciones, de los últimos movimientos, la Consejera nos iba a dar alguna información más sustanciosa y positiva para el futuro de esta Comunidad sobre el desarrollo del tren de alta velocidad, pero tengo que decirle que nos ha dado una mala noticia, de la que me da la sensación de que el Gobierno de Navarra no es el responsable, pero que en todo caso sufrirá el conjunto de la Comunidad Foral de Navarra.

Es cierto también que hoy ha habido una buena noticia, y es que, por boca del señor Agirrebengoa, Nafarroa Bai se apunta al tren de alta velocidad. Bueno, pues valoremos positivamente esa medida, espero que no haya ningún análisis interno que contravenga esa afirmación, pero, en todo caso, nosotros apostamos claramente, como hemos venido haciendo a lo largo de los últimos años, por el desarrollo del corredor navarro del tren de alta velocidad como un elemento imprescindible para el futuro desarrollo social de esta Comunidad.

Nos ha dicho que sobre esta cuestión no hay novedad, que no hay avance alguno, y nosotros tenemos que señalar que a lo largo de los últimos años, no del último año, como ha referido algún portavoz, creo que ya son muchos años los que la Comunidad Foral de Navarra lleva sufriendo un agravio comparativo con respecto al tratamiento que el Estado está dando a otras comunidades autónomas en una situación similar a la nuestra. Otras comunidades autónomas están avanzando en esa obra y en esa infraestructura básica y, desgraciadamente, la Comunidad Foral de Navarra se está quedando atrás, y todos podemos reconocer que tendremos tren de alta velocidad, faltaría más, sobre lo que estamos discutiendo es sobre cuándo vamos a tener tren de alta velocidad, porque otras comunidades autónomas están avanzando no solo en la redacción del proyecto, sino en la propia ejecución, y la Comunidad Foral de Navarra, por no tener el convenio firmado, en situación similar a la que tienen la Comunidad Autónoma Vasca, cada una de las comunidades con las particularidades que tienen, se está quedando sin convenio y, por tanto, no podemos avanzar en ese ámbito, y el resto de las comunidades autónomas de España, todas ellas, están avanzando por la modernidad, están avanzando en esa obra clave para el desarrollo de sus comunidades, para el futuro y la competitividad de sus empresas, y Navarra cuanto más tiempo tarde en resolver esta cuita, esta cuestión, es evidente que estará retrasada en competitividad con respecto a otras comunidades autónomas, y nuestras empresas estarán en una situación de desventaja para colocar sus productos en el conjunto de Europa y en el conjunto del mundo como consecuencia de que les va a costar más, por no tener tren de alta velocidad en un momento concreto, colocar sus productos en los mercados europeos y en los mercados mundiales.

Creo que esta es una cuestión sobre la que ya no valen promesas ni palabras, estamos hartos de marear la perdiz, queremos hechos, queremos compromisos y esto no lo utilizo como un ataque partidista a nadie, ni al Partido Socialista Obrero Español ni al Gobierno central, lo que hago una vez más en representación de mi grupo, CDN, es un llamamiento a que cuanto antes se resuelvan las dificultades que impiden que Navarra tenga el tren del progreso y el futuro. Es verdad que ha habido muchas promesas, muchas palabras, tenemos fe, que es creer sin ver, seguimos creyendo que vamos a tener tren de alta velocidad a corto plazo, pero también hay que recordar que llevamos cuatro años y medio de gobierno del señor Rodríguez Zapatero y no hemos avanzado en los términos que preveíamos inicialmente, hace un año, no sé si un año, un mes y un día, me da lo mismo, un año, once meses, que se cerró el acuerdo del convenio y hoy seguimos sin tener cerrado o firmado el convenio.

Me da la sensación de que en algunos momentos se nos trata de confundir diciendo: miren ustedes si tiene el Estado voluntad de que Navarra cuente con tren de alta velocidad –lo contrario

sería una barbaridad– que vamos a hacer el tramo Zaragoza-Castejón, y además hay partidas en el Presupuesto General del Estado, y además se dice y se insiste en que tenemos quince millones de euros: cinco millones, por un lado, para el tramo Zaragoza-Castejón; cinco millones para Castejón-Logroño y otros cinco para Castejón-Pamplona. Y entonces yo, dentro de esta confusión, me digo: ¿seguro que es necesario, que igual será cierto, tener partidas en el Presupuesto General del Estado cuando lo que estamos haciendo es firmar un convenio para que Navarra adelante dinero, haga de banco, y después se lo descuente de la aportación que hace a las cargas generales del Estado? Y entonces, en esta confusión en la que parece que estamos inmersos, bueno, pues ni galgos ni podencos, promesas y más promesas, y otra vez el portavoz del Partido Socialista, el señor Vázquez, nos tranquiliza diciendo: no se preocupen, que tendremos tren de alta velocidad. Bueno, pues yo creo que ya no es hora de palabras sino de hechos, por tanto, no queremos más palabras, no queremos más promesas, lo que queremos, por lo menos yo como portavoz de CDN y supongo que esta Cámara que en diferentes ocasiones ha apostado por ello, es tener el convenio con la mayor rapidez y urgencia porque este es el quid de la cuestión, a partir de aquí nacerá y surgirá todo lo demás.

La situación de Tudela, el PSIS de la estación que no está íntimamente relacionado con la plataforma... Sí, pero vamos a hacer una estación. ¿Y qué vamos a hacer en la estación?, ¿en el año 2012 vamos a tener ejecutada la estación y la plataforma y el tren va a pasar en el año 2018? Dice que no tiene nada que ver. Claro, no tendrá mucho que ver administrativamente, pero si vamos a crear una estación intermodal será porque va a pasar un tren de alta velocidad. ¿Y cuándo va a pasar el tren de alta velocidad? ¿Vamos a hacer la estación en el año 2012 y el tren va a pasar en el año 2016 y vamos a estar soportando los gastos de mantenimiento de una estación por la que no pasa el tren porque nos hemos pasado no sé cuánto tiempo sin firmar el convenio que ha impedido que Navarra haga esa infraestructura? Este es el quid de la cuestión, y a partir de ahí podemos hablar de lo que queramos, y me da la sensación una vez más de que el Gobierno ha hecho los deberes, de que el Gobierno ha hecho lo que debe, de que está activando el PSIS de la estación, tiene un buen convenio con el Adif y con los Ayuntamientos para resolver esta cuestión.

También puede dar la sensación de que en los últimos meses se ha rebajado la intensidad de la reivindicación, y yo me rebelo contra eso, señora Consejera, si eso es así, que es una sensación que puede estar calando, yo me rebelo contra ello, porque no podemos permitir de ninguna manera que por una u otra razón Navarra pierda el tren de la modernidad, y esto, insisto, no es una cuestión de debate partidista, es una cuestión estratégica para esta Comunidad que trasciende de las cuitas partidistas de un momento u otro, de la estabilidad por los votos en un sentido u otro. Yo creo que hay que tener amplitud y altura de miras para ser conscientes de que esta es una situación estratégica y de que llevamos ya, desgraciadamente para esta Comunidad, varios años de retraso. No sé si fue responsabilidad del Partido Popular con el trenecito o es responsabilidad del señor Rodríguez Zapatero con el tren que va a venir, pero el convenio no se firma. Hoy estamos como estamos, y esa es la realidad, eso es lo que podemos aceptar hoy como algo constatable y visible. No tenemos convenio, otras comunidades autónomas están avanzando y nosotros no, y creo que este es un mal ejemplo dentro de esa estrecha relación que mantiene, que ha mantenido históricamente y que tiene que mantener en el futuro el Gobierno de Navarra con el Estado de bilateralidad, de pactismo, pero no de agravio comparativo. Si el modelo sirve para la Comunidad Autónoma Vasca, nosotros, con nuestra especificidad, con nuestra particularidad deberíamos haber tenido el convenio firmado y las obras deberían estar ejecutándose, porque no olvidemos que esta es una obra incorporada en el Plan Navarra 2012, hoy parece que puesto en cuestión en alguna de sus obras. Cuanto más tiempo destinemos a la firma del convenio, por tanto, a no concretarlo, se nos va a salir del marco y vamos a tener el PSIS de la estación avanzado, la ejecución de la estación posiblemente avanzada, pero ¿y el convenio? Parece que, desgraciadamente, van a tener razón aquellos que auguraban que podíamos tener tren de alta velocidad en Navarra en el año 2018 o 2020. Ojalá no sea así, pero hoy, por muchas promesas y por muchas palabras que haya, creo que la sensación no es nada halagüeña.

Si en las próximas semanas, y con esto acabo, señor Presidente, se firma el convenio, desde el CDN daremos nuestro absoluto respaldo y apoyo a esa medida, que ojalá sea más pronto que tarde, ojalá sea mañana y deje de ser objeto de análisis, no de enfrentamiento político, sino también de debate político como puede ser exigir a aquellos a quienes corresponde, y es evidente que en esta Cámara algunos pueden más que otros sobre esta cuestión, que hagan los deberes, pero de una forma constatable y con hechos reales, no con promesas y con palabras. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko, Burguete jauna. Eta bozeramaile guztiei erantzuna emateko, kointselari andreak du hitza.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Tiene razón el portavoz de UPN, señor Valero,*

al final, el quid de la cuestión es que se firme el convenio o que se lleve a acuerdo de Ministros que a efectos prácticos valdría lo mismo, el acto de la firma sería más protocolario, otra cosa distinta, pero en cualquier caso que se lleve a acuerdo de Ministros, que se firme el convenio es lo que desencadenaría que toda esta situación pudiera mejorar.

Coincido plenamente con lo expresado por el portavoz del CDN –menos en una cosa– en cuanto a que, efectivamente, lo importante no es que llegue el tren, sino que llegue ahora. El ofrecimiento que ha hecho la Comunidad Foral de Navarra es poner unos medios materiales y unos medios humanos y nuestro conocimiento y nuestra agilidad como Administración para adelantar la traída del tren de alta velocidad. Para que llegue en 2020, tal y como preveía el ministerio, no nos hace falta ningún convenio ni ningún concierto económico ni ningún convenio económico ni compararnos con ninguna otra comunidad, lo que la Comunidad Foral de Navarra puso a disposición del Estado fue su agilidad como Administración, sus medios materiales, sus medios humanos, sus instrumentos jurídico-económicos, como el Convenio Económico, para que esto pudiera ser una realidad. Y tan cierto es lo que dice respecto a que la Comunidad Foral de Navarra se puede estar quedando atrás y perdiendo competitividad que no hace muchos días que se produjo una reunión para presentar la memoria bienal de la Estrategia Territorial de Navarra, en la que se puso de manifiesto que el único indicador que no avanzaba a un ritmo óptimo, al mejor ritmo, fue el del acceso a las infraestructuras y al conocimiento por el lastre que suponían los indicadores relacionados con el tema ferroviario en Navarra.

Eso es así, es una realidad y se puso de manifiesto en aquella reunión en la que creo que también participaron algunos miembros de esta Comisión y de esta Cámara. Efectivamente, el daño que se le hace a Navarra retrasando este proyecto es importantísimo, y esto tiene que saberse y tiene que conocerse. Además, como han dicho otros portavoces, es también una necesidad a corto plazo desde el punto de vista de que, como ha expresado también el señor Burguete, forma parte del Plan Navarra 2012 y, por lo tanto, sería un volumen de inversión muy importante en nuestra Comunidad, y en estos momentos especiales que estamos pasando, en los que la economía nos está dando grandes disgustos, esta inversión sería muy bien acogida en todos los sectores, en el sector empresarial, por supuesto, pero también en el sector fiscal y, por lo tanto, para el bienestar social de los ciudadanos, para que nuestra Hacienda no se resienta y se pueda seguir manteniendo el nivel de bienestar social al que ha aspirado siempre este Gobierno.

Hay un par de matices que debo hacerle, señor Burguete, y es que sí es necesario que aparezcan las partidas en los Presupuestos Generales del Estado, esto es así. Y otra cosa también que debo matizarle es que en absoluto se ha relajado la insistencia del Gobierno ni la forma en la que el Gobierno expresa la necesidad de este proyecto ni la intensidad, o sea, nuestra insistencia al ministerio es máxima, no puedo calificarla de otra manera, pero al final quien tiene que responder es el que está al otro lado de la mesa, como decía el señor Vázquez, a quien yo le digo que, sinceramente, comprendo la situación en la que se encuentra en este momento en esta Comisión, no me cabe duda de que su grupo está haciendo todo lo posible para que esto se firme, pero, claro, tampoco le extrañe que se nos diga que es el momento de los hechos y que ya vale de declaraciones y de palabras.

Yo considero que que la Ministra comparezca hoy, a estas alturas, en el Congreso y siga sin dar una respuesta... En fin, desde el punto de vista de la dialéctica parlamentaria de la señora Ministra con el señor Cervera, no sé cómo decirle, ha tenido su gracia, pero para el Gobierno de Navarra y para los ciudadanos de Navarra ya no tiene ninguna gracia el tema. Considero que desde el punto de vista del Gobierno es una decepción que no se produzcan los hechos, y desde el punto de vista de los ciudadanos, yo, como una ciudadana más, digo que en campaña electoral se prometieron una serie de cosas y que después en visitas de dirigentes máximos a esta tierra y los dirigentes del Partido Socialista en Navarra han dicho en reiteradas ocasiones que la firma iba a ser inminente y vemos que pasan los días y que no se da una explicación ni una previsión de en qué fechas puede producirse. Comprendo que ya no solo es decepcionante sino que casi roza el insulto.

Yo quisiera decirle que, efectivamente, no creo que convenga que nos liemos en calificar actitudes, etcétera, pero no lo haga usted tampoco, porque, claro, ha comentado que si tiempo atrás el Gobierno de Navarra hubiera tenido otra actitud... Qué quiere que yo le diga, el Gobierno de Navarra, desde que UPN está en el Gobierno, y después con UPN y CDN en el Gobierno, ha tenido siempre la misma postura en este tema, clara, meridiana de ir a por el tren de alta velocidad, de traerlo a esta tierra. Se ha hecho todo lo posible, se llegó a un acuerdo con el Gobierno de la nación en el año 2002, y ustedes se pasaron años diciendo que era papel mojado y nunca se sumaron a ayudar a que todo esto saliese adelante, sino que criticaron ese acuerdo diciendo que era papel mojado, mientras que el Gobierno de Navarra siempre ha estado en la misma posición, en la de intentar poner todo nuestro esfuerzo para adelantar esta infraestructura y que venga a Navarra en el tiempo preciso porque no tiene gracia que, siendo Navarra una

de las comunidades más desarrolladas no solo de España, sino de Europa, nos quedemos atrás en este tema tan estratégico y tan importante, en fin, tan primordial para todo, para el tejido empresarial, para el tejido social, para el conocimiento.

Y no es cierto que nosotros hayamos tenido antes una postura y después otra, quizá han sido otros los que a lo mejor han tenido posibilidades o las están teniendo de poder solucionar este tema y, bueno, por sus actos se les conocerá. El Gobierno de Navarra ha estado siempre en el mismo sitio, entiendo que el PSN no ha estado siempre en el mismo sitio pero, por supuesto, le creo cuando dice que actualmente el PSN está haciendo todo lo posible para que esto se solucione y que se firme lo antes posible.

Sí es cierto que el Estado ha adjudicado varios proyectos, pero eso no es suficiente. Vista la programación económica de los Presupuestos Generales del Estado, está muy bien que se hayan licitado los proyectos, que se estén redactando los proyectos, pero lo importante es que también se puedan redactar los proyectos entre Castejón y Zaragoza y que se empiece a hablar ya de la conexión con la Y vasca.

Y vuelvo al principio para contestar ahora al solicitante de la comparecencia. Estoy completamente de acuerdo con usted, la cercanía, la agilidad, la proximidad de esta Administración pueden hacer una aportación muy positiva a este proyecto y con ese ánimo se ofreció el convenio. La Administración foral va a colaborar no solamente en los proyectos de la plataforma y después en la ejecución de la obra, sino también, en el tema de las expropiaciones, con la oficinas de expropiaciones. En fin, sí que es verdad que nuestro conocimiento de la zona y nuestra cercanía al ciudadano harán mucho más llevadero este proyecto y con ese ánimo también se ofrece este convenio para intentar adelantar esta infraestructura.

He hecho aquí una anotación que, me va a perdonar, ahora no la entiendo. Sé que le iba a contestar a algo y se me queda en el tintero, si no le contesto ya me lo dirá.

Voy a pasar al tema del bucle ferroviario. Hemos hablado en varias ocasiones de un tema que conviene aclarar, el PSIS de la eliminación del bucle ferroviario, la construcción de la nueva variante ferroviaria y la construcción de la nueva estación, que será necesaria puesto que la de San Jorge se levantará. En principio, lo que contempla este PSIS es su construcción como una estación para la red convencional, lo que ocurre es que habrá una segunda fase, que correrá por cuenta del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, y cuando llegue la alta velocidad a la comarca de Pamplona se implementará en una segunda fase toda aquella infraestructura necesaria para que los trenes de alta velocidad puedan operar en esa estación, pero esa estación será necesaria siempre, independientemente de la infraestructura de altas prestaciones.

En cuanto a la viabilidad del PSIS, se ha hablado últimamente, pero no conviene sembrar la duda. Yo creo que todas las partes interesadas estamos de acuerdo en que esta operación puede resultar viable. Sí que es cierto que se planificó en unos años en los que el mercado inmobiliario llevaba un rumbo muy distinto al que lleva actualmente, esto es una realidad, y, por lo tanto, será necesario hacer algunos ajustes para que las cosas se reconduzcan. Creo que hasta aquí todo es razonable y que si todos tenemos una postura razonable no será difícil llegar a un acuerdo, y, de hecho, la Administración y también otros interesados están trabajando duramente para ello sin mayor dificultad, al margen de que en algunas ocasiones algunas personas o algunos interesados hayan podido verter algunas opiniones. Pero en principio las partes implicadas que estamos trabajando en ello lo vemos factible.

Aquí me gusta recordar siempre que como Administración tenemos que ser muy prudentes porque este PSIS se desarrollará durante muchos años, o sea, las viviendas a las que usted hacía alusión no se van a construir de aquí a tres años ni muchísimo menos, ni el mercado las absorbería en este momento, pero tampoco es la planificación prevista para el PSIS. Entonces, si bien es verdad que hay que hacer algunos ajustes porque cuando se planificó todo este proyecto la situación era otra, también es verdad que esperamos y confiamos, y parece que los expertos apuntan a que así va a ser, en que en los años de vigencia que va a tener el desarrollo de este PSIS la situación va a cambiar, parece que la recesión parará en un momento determinado, que se volverá a recuperar un poco la economía y que posiblemente en el año 2012 volvamos a alcanzar el nivel que se tenía en el 2007, por lo que apuntan algunos expertos en economía, tema que, como saben, no es el de mi especialidad. Pero quiero decir con ello que el PSIS se desarrollará muchos años más tarde de eso. Nosotros tampoco podemos tomar como decisivo el momento que se está viviendo actualmente y conforme a esto tomar todas las decisiones a sabiendas de que después el mercado evolucionará de otra manera más favorable. Teniendo en cuenta esto, y protegiendo los intereses de los administrados y de los ciudadanos de la Comunidad Foral, que es la obligación de la Administración de la Comunidad Foral, en ese sentido tenemos que hacer todas las modificaciones que sean necesarias, pero también tenemos que ser firmes e intentar conseguir que el desarrollo de este PSIS sea lo más fructuoso posible para los ciudadanos de

Navarra porque creemos que lo admite, que puede ser así y que la situación actual se verá modificada y entonces nadie vendrá a devolver a los ciudadanos de Navarra lo que en ese momento les pueda sobrar. Desde ese punto de vista, se está trabajando en la confianza de que se podrá llegar a un acuerdo sin mayores dificultades.

Y respecto a la conexión con la Y vasca y el estudio funcional, en alguna ocasión ya he expresado mi conformidad con la opinión que usted nos da respecto a que puede ser una buena alternativa unirnos con la red de la Y vasca en Ezkio-Itsaso. Es una propuesta que hizo la Consejera del Gobierno Vasco y que a nosotros nos parece razonable, pero también es cierto que mis pronunciamientos tienen que ser muy prudentes porque el estudio funcional no se ha hecho público, el ministerio no nos ha proporcionado ese estudio funcional, la Ministra anunció que estaría antes de junio de 2008, pero junio de 2008 pasó y no se ha publicado. En la reunión que mantuve en el mes de junio o julio, no recuerdo, con el Secretario de Estado él me comentó que después del verano nos volveríamos a reunir las tres Administraciones, la Comunidad Vasca, la Comunidad Foral de Navarra y la Administración General del Estado, el Ministerio de Fomento, con este estudio ya finalizado, para poder empezar a hablar de esta conexión con este estudio en la mano, pero a día de hoy ese estudio no lo conocemos y, por lo tanto, creo que la prudencia me exige no hacer un pronunciamiento firme. A nosotros nos parece razonable esta opción, pero, claro, nos parece razonable sin conocer el estudio funcional.

Por último, ha hablado usted de algunas manipulaciones interesadas en ausencia de una información veraz. Sí que es cierto que usted y yo en alguna ocasión hemos tenido la oportunidad de comentar que en algunas zonas se estaban extendiendo ciertas informaciones falsas, se estaban creando ciertos bulos, pero la realidad es que no podemos achacar eso a la falta de una información veraz, la información es la que es, y en concreto en la zona de la que usted me habla le diré que si de Pamplona para abajo tenemos poquito, es decir, tenemos un convenio pendiente de firmar, de Pamplona para arriba no hay proyecto, no hay trazado, no hay nada, por lo tanto, ¿qué información veraz quiere que demos a los ciudadanos? En fin, por eso no puedo admitir que achaque esas manipulaciones interesadas a que existe una falta de información veraz. Nosotros, como he dicho durante la comparecencia, y repito ahora, tenemos todo el interés del mundo en poder informar cuanto antes a los ciudadanos porque eso sería señal de que el proyecto ya marcha, y estamos preparados tanto para ello como para otras cosas, como ha dicho el portavoz de UPN, para licitar los proyectos, estamos preparados para todas las otras cosas que tenemos que hacer porque, lamentablemente, hemos tenido demasiado tiempo para prepararnos y solo estamos deseando que se pueda dar luz verde al proyecto para poder ejecutar, informar de lo que se ejecuta, etcétera. Por mi parte, nada más. Señorías, gracias.

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Señor Presidente, rogaría que me concediese un pequeño turno de réplica para matizar dos aspectos a la señora Consejera.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Señor Vázquez, lo siento, pero tenemos más puntos en el orden del día y no es posible. Creo que tenemos una agenda bastante apretada.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Señor Presidente, no creo que sea esa la justificación, en cualquier caso, creo que usted es uno de los que piensa que las cosas se deben aclarar en su totalidad, y usted con su posición no lo hace posible.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Tiene derecho a pensar lo que considere.*

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre los plazos de finalización, proyectos y presupuestos de adjudicación de las obras en curso en la NA-121.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (2): *Pasamos al segundo punto del orden del día. Bigarren puntuan NA-121 errepidean egiten ari diren obrei buruz Nafarroa Bai taldeak informazioia eskatu du. Horretarako bere bozeramaile Amezketa jaunak du hitza.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Arratsalde on, buenas tardes. En primer lugar, quiero felicitar al departamento y a su Consejera, como responsable de él, por lo que ayer vivimos creo que casi todos nosotros o unos cuantos al menos, que fue un paso importante en el avance del trabajo de la Nacional 121. Quiero felicitarle también a usted personalmente porque la casualidad o el azar, supongo, ha querido que esta sesión se celebre justamente hoy, al día siguiente de esa celebración y con todos los periódicos y medios de comunicación, como es obvio, hablando de ella. Por lo tanto, doble felicitación.*

En su día hicimos una petición de comparecencia para que nos informase sobre el cumplimiento o no de los plazos de finalización de proyectos o modificaciones de proyectos y de los presupuestos de adjudicación o modificaciones, si las hubiese,

(2) Traducción en pág. 23.

en relación con las obras en curso en la Nacional 121, porque creo que fue a principios de septiembre cuando hubo informaciones en prensa de que desde el departamento se modificaban fechas de finalización de algunos de los tramos de las obras. Esa era la causa fundamental por la que pedíamos esta comparecencia.

Con posterioridad, ha habido alguna otra cosa que me gustaría comentar. El 22 de octubre estuvieron ante esta misma Comisión los alcaldes de Bortziriak que nos expresaron las preocupaciones que a su vez habían trasladado días anteriores al departamento, a usted en concreto, en una reunión de la comisión de coordinación en relación más o menos con las mismas cosas de las que estamos hablando. Si es posible, nos gustaría conocer la posición del departamento en torno a las propuestas que aquellos alcaldes hicieron, de las que, le insisto, esta Comisión tuvo conocimiento porque vinieron a explicarlas y que están relacionadas con la posible inversión o la petición de inversión de algún dinero que parece que puede haber costado la reconstrucción creo que del túnel de Tellería, de la antigua vía verde, y que parece que todo el mundo está de acuerdo en que es mejor gastarlo en otro sitio que en la reconstrucción del túnel, temas, preocupaciones como la que tienen sobre el enlace de Larrezabal, los vertederos, que están dando bastantes problemas, los puntos negros que quedan en esa vía, concretamente el cruce de Sunbilla y la entrada a Bera, y le traslado una pregunta que dejaron aquí: ¿se va a llegar a inaugurar la obra cuando se acabe, sin tener resueltos esos puntos negros?

Además de todo esto, quisiera expresar la preocupación que tenemos por algunos aspectos de la obra que incluso están causando ahora problemas serios, como son los cortes de circulación a consecuencia de las propias obras, que creemos que en algunas ocasiones responden a errores en la propia planificación de la obra. Supongo que usted tiene estadísticas suficientes, como la que nos comentó en la comparecencia del pasado mes de abril, que, mirándola por encima, decía algo así como que lo peor ya había pasado. Hablaba concretamente de las paradas como consecuencia de voladuras, no de otras. Pues no sé si hay estadísticas posteriores, pero sería bueno verlas, porque si lo peor había pasado para entonces nos ha quedado después, como decía aquel, lo más malo.

Ha habido accidentes que, desde nuestro punto de vista, también son achacables a la insuficiencia de medidas preventivas en la ejecución de la obra, incluso nos da la impresión de que algunas de las modificaciones que ahora se plantean vienen muy bien porque, a lo mejor, tal como estaba redactado el proyecto, era muy difícil y complicado hacerlo. Me estoy refiriendo concretamente a las modificaciones habidas en los accesos a Lesaka, zona del caserío Machain y todo esto.

Nos gustaría que nos dijera algo de todo esto, si esta segunda parte es novedosa o no, no lo sé, me gustaría que respondiera algo. Adelante con la explicación.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko. Kontseilari andreak du hitza.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Por supuesto, le responderé, señor Amezketa, a todas las cuestiones que me ha planteado, aunque también es cierto que si tienen interés sobre toda esta información es conveniente que la pidan antes, más que nada porque a lo mejor una puede aportar datos que ahora quizá no sea capaz de aportarles y a lo mejor les podía dejar más tranquilos, pero por mi parte no hay ningún inconveniente y por supuesto que no tenemos ninguna dificultad para responder a todas sus preguntas.*

La carretera 121-A, como ya sabemos todos, es uno de los grandes corredores de la red definida como de interés general de Navarra. Las obras de mejora actualmente en ejecución están incluidas en el segundo plan director de carreteras y el plan de aceleración de actuaciones en la red de carreteras de Navarra, desarrollado por un convenio entre el Gobierno de Navarra y la sociedad pública de inversiones e infraestructuras SPRIN, que a su vez está incluido en el plan de inversiones Navarra 2012.

El trazado de esta vía sigue el curso del río Bidasoa y las obras que se llevan a cabo, como hemos explicado en anteriores ocasiones, tienen como fin aumentar la capacidad de la vía con un nuevo trazado con características de carretera de altas prestaciones, con carriles de adelantamiento en un porcentaje significativo de su longitud, que aportarán además de más capacidad una mejora general en cuanto a seguridad y comodidad de la ruta.

Como ustedes saben, el proyecto que se está llevando a cabo es de una importante envergadura. Las obras están divididas en cinco tramos: la variante de Ostiz, Sunbilla-Etxalar, Etxalar-Bera, Bera-Endarlatsa y puente de Endarlatsa. La variante de Ostiz, de 2.701 metros de longitud, cuenta con un presupuesto de adjudicación de 6.282.970,87 euros. Los trabajos comenzaron el 15 de junio de 2007 y está previsto que finalicen en diciembre de 2008. El tramo Sunbilla-Etxalar, de 4.150 metros de longitud, tiene un presupuesto de adjudicación de 21.941.516,96 euros. El inicio de sus obras tuvo lugar el 12 de abril de 2007 y su finalización está prevista para marzo de 2009. Respecto al tramo Etxalar-Vera de Bidasoa, las obras comenzaron el 12 de abril de 2007 y su finalización

está prevista para marzo de 2009. El presupuesto de adjudicación es de 21.214.728,11 euros y su longitud de 3.720 metros. El tramo Vera de Bidasoa-Endarlatsa es de 2.533 metros de longitud, cuenta con un presupuesto de adjudicación de 15.864.571,10 euros, las obras comenzaron el 17 de julio de 2007 y su finalización está prevista para junio de 2009. Las obras en el tramo del puente de Endarlatsa-Irún se están llevando a cabo en el marco de un convenio firmado en mayo de 2004 entre el Gobierno de Navarra y la Diputación Foral de Gipuzkoa. Dicho convenio establece que Gipuzkoa asume en su totalidad el coste de la reforma de este tramo que discurre por territorio guipuzcoano y Navarra se compromete a ceder a medio plazo la propiedad de la vía. El presupuesto de adjudicación de las obras en Gipuzkoa es de 60 millones de euros para 6,6 kilómetros, de los cuales Navarra financia 9.447.231 euros. En el presupuesto correspondiente a Navarra se incluye la construcción del 50 por ciento del puente de Endarlatsa, que justo ayer presenciamos, como bien ha recordado el señor Amezketa, pero tengo que decir que no estaba preparado, que esta es una operación complejísima que había sido planificada con mucho tiempo y usted no va a conseguir ninguna fuente que le diga que yo traté de adelantarlo para que fuera justo el día anterior al de la comparecencia. Le aseguro que no va a haber nadie que pueda apoyar esa teoría un poco peregrina. De todos modos, le agradezco la felicitación. Las obras se iniciaron el 27 de abril de 2007 y su finalización está prevista para mayo de 2009. Estos son los precios de adjudicación, las longitudes y las fechas contractuales de finalización.

Como conocen todos ustedes y ya he indicado también al comienzo de esta intervención, así como la vez anterior que vine al Parlamento a hablar sobre este proyecto, las obras que se están ejecutando en la 121-A son muy complejas por la orografía de la zona, las características del proyecto, que además está condicionado por un escrupuloso respeto al medio ambiente, así como por la intensidad media diaria que soporta la vía. La construcción del nuevo trazado supone cruzar doce veces el río Bidasoa, dos el río Mediano, seis el antiguo trazado del ferrocarril del Bidasoa, la actual vía verde, y la superposición de varios tramos de la nueva vía en la actual carretera. La longitud total de la actuación en los cinco tramos de la obra es de 13.294 metros, en los que se van a construir catorce viaductos, quince estructuras, dos túneles y ocho enlaces. El presupuesto total es de 74.751.018 euros y la previsión es que su puesta en servicio completa sea para verano de 2009.

El tramo correspondiente a la variante de Ostiz se está ejecutando en plazo y su puesta en servicio está prevista para finales de 2008 o principios de 2009. En los tramos Sunbilla-Etxalar y Etxalar-Bera existen retrasos de ejecución que se pueden cuantificar en un máximo de tres meses, si bien en su totalidad no son imputables a la responsabilidad del contratista, dado que han existido imprevistos en los túneles debido a la aparición de galerías mineras, como también se informó en su día. Y en el tramo Vera de Bidasoa-Endarlatsa no existen retrasos y los trabajos marchan en plazo. Seguimos manteniendo el compromiso, ya expresado en esta Comisión en otra comparecencia anterior, de poner en servicio la vía completa en verano de 2009.

Hasta este momento no se ha tramitado ninguna modificación del proyecto que suponga incremento de plazo ni incremento de coste. Seguimos manteniendo, como digo, el compromiso de poner en servicio la obra completa en el verano de 2009, y respecto a los dos tramos que llevan cierto retraso, de los que, como digo, no el cien por cien es imputable al contratista, nuestra obligación es hacer que se exijan las condiciones del contrato y, por supuesto, no darnos por vencidos y tratar de que el contratista cumpla la fecha de finalización prevista en el contrato. Si cuando llegue el momento esto no ha sido posible, pues entonces habrá que tomar las medidas oportunas que el propio pliego y el contrato amparan a la Administración para tomar si llegada la fecha no se han finalizado las obras y si el contratista no puede justificar al cien por cien las causas del retraso, pero para eso habrá que esperar a que finalice el plazo y a que finalicen las obras, y nuestro empeño está en que pongan todos los medios necesarios para tratar de recuperar el tiempo que se haya podido perder.

Respecto a lo que comentaba de las voladuras, las medidas preventivas, etcétera, hemos dicho siempre que esta obra es complejísima, no me hartaré de decirlo, aun con todo, por supuesto, nosotros hemos puesto todos los medios en el plan de seguridad del proyecto para trabajar en ella con la mayor seguridad, y eso es lo que prima por encima de las incomodidades que se puedan causar, que tratamos de evitarlas al máximo, pero, por supuesto, nuestro primer interés es la seguridad. Fue voluntad de los habitantes de la zona, expresada a través de sus Ayuntamientos, que todos los tramos se acometiesen a la vez para evitar que las afecciones se alargasen demasiado en el tiempo y que fueran muchos años los que esa vía estuviese en obras, se prefirió que se acometiese todo a la vez, y se está haciendo lo máximo para que, dentro de lo complejo que es el proyecto y de reducir al máximo en el tiempo la totalidad de las obras, se pueda dar la mayor accesibilidad a la vía y a los vecinos, pero hay cosas que son inevitables. El grueso de las voladuras ya pasó en aquel momento en cuanto a número, pero sí que es verdad que ahora se están produciendo unas voladuras muy importantes en

cuanto a su volumen y en las voladuras, no sé si van a querer entenderme, pero no se lo puedo explicar de otra manera, hay algunos factores que son absolutamente no incontrolables, pero sí de cierta incertidumbre, por un lado, el suministro de los explosivos no depende de nosotros, sino que depende de la Guardia Civil, que además suministra a otras obras, que los trae desde otra comunidad y que no siempre cumple fielmente con el horario previsto, y, por otro lado, que por mucha ciencia que se le ponga al asunto, cuando se hace una voladura en ocasiones uno se encuentra con que el material despejado es mucho más voluminoso que el esperado, y entonces las labores de desescombro y limpieza de la vía tardan más, pero hasta que no tenemos la certeza de que la carretera es segura preferimos que afecte al tráfico, aunque eso sea una incomodidad para los vecinos.

Bueno, no queríamos que las obras durasen ocho años, queríamos que durasen dos, entonces trabajamos encima de la carretera. En ocasiones la verdad es que ustedes nos comparan injustamente con la comunidad guipuzcoana: es que allí... Hombre, pues es que allí tienen sitio, hay espacio físico entre el río y la carretera, nosotros no lo tenemos, nosotros tenemos la carretera en el río, las condiciones son distintas y, por lo tanto, no se puede comparar. Nosotros, como digo, hacemos todo lo posible, por supuesto, implementamos todas las medidas previstas en el plan de seguridad relativas a muchas cuestiones, a la colocación de paredes contenedoras, etcétera, pero, en cualquier caso, por encima de todo está la seguridad y lamentamos las incomodidades pero fue voluntad unánime, como digo, de todos los que podíamos tener algo que opinar acerca de cómo se podía ejecutar el proyecto que esto se hiciese así.

Respecto a los puntos negros a los que usted se ha referido, en primer lugar, tengo que negarle la mayor, no son puntos negros ni Sunbilla ni la entrada a Bera, son tramos que presentan cierta conflictividad y tramos que, como se sabe y como en otras ocasiones he tenido oportunidad de comunicarles, el departamento tiene mucho interés en solucionar. Cada uno de ellos es distinto, unos tienen ciertos problemas de viabilidad técnica, en fin, cada uno tiene su solución distinta, pero, en cualquier caso, ninguno de los dos estaban previstos en el proyecto desde el principio, y un proyecto es un proyecto que ampara una actuación en un ámbito y no en el de al lado, por muy cerca que esté, quiero decir que tanto el arreglo de los accesos a Sunbilla como a Bera son proyectos independientes que se acometerán por el departamento desde otras partidas presupuestarias que no tienen que ver con SPRIN ni con el plan de aceleración de carreteras y no es eso subida de financiación, sino que se acometerán desde otras partidas que tenemos en el departamento para la corrección de tramos que presentan cierta conflictividad en el tráfico. Bueno, creo que usted conoce muy bien que se está trabajando en ello y que se está intentando encontrar la mejor solución y trataremos de corregirlo lo antes posible, previos los pasos inevitables de, por supuesto, redacción del proyecto y otros procesos administrativos que dependiendo de la envergadura de la solución pudieran ser necesarios.

Y le aclararé una cosa más en cuanto a lo que ha dicho de la vía verde, de que podía ser más interesante hacer la inversión ahí que en otro sitio y tal. Efectivamente, los alcaldes de la zona nos trasladaron su interés en que pueda acometerse una mejora de la vía verde y nosotros estamos abiertos a estudiar esa posibilidad, pero ya les explicamos a ellos y lo explico aquí también que no es cierto que..., y dicen: como este arreglo, no sé exactamente, o esa demolición del túnel o el arreglo del túnel iba a costar tanto y eso ya no se va a hacer, eso se mete... A ver, ese dinero no existe, no está en ninguna parte ni es una cosa que íbamos a hacer y entonces el dinero nos lo guardamos en un cajón y con eso se hace. No existe, o sea, quiero decir que nosotros estamos muy sensibles a la petición de los alcaldes de la zona, veremos en qué medida este departamento puede colaborar con ellos y satisfacer esa petición, pero en ningún caso puede decirse que al no hacer esto que nos piden nos ahorramos algo. Es que no nos ahorramos nada, en todo caso además se lo ahorrarían todos los navarros, pero es que la cuestión no es esa. Pero, vamos, sensibilidad toda y, como saben, continuamente estamos reuniéndonos con ellos de forma más informal y también de modo formal reuniendo a la comisión de seguimiento periódicamente, en la que participo yo también, y muchas veces tengo ocasión de hablar con ellos y creo que la sintonía es muy buena, la colaboración también, y en ese marco de buen entendimiento espero que podamos seguir trabajando hasta el final porque creo que nos ha dado muchas más ventajas y alegrías que otra cosa y, por lo tanto, confío en que pueda seguir siendo así. No sé si le he contestado a todo, señor Amezketa. Por mi parte, nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Amezketa jaunak du hitza.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Pues muchas gracias, señora Consejera. Probablemente hay alguna cosa que se ha dejado, pero voy a intentar recordarla yo también ahora. Vamos directamente a las respuestas habidas. Tramo Ostiz. Debemos estar hablando de cosas diferentes, porque la adjudicación y el contrato se hacen con una fecha de entrega de la obra, creo recordar que el 6 de junio de 2008, y cuando en el mes de abril en esta misma Comisión usted informa de la situación dice que las obras han comenzado el 15 de junio de 2007 y*

está previsto que finalicen en junio de 2008. Página 4 del Diario de Sesiones del día 10 de abril de 2008. Pero es que en el contrato consta esa fecha, junio de 2008: eje de Belate, Nacional 121-4, variante de Ostiz, reunidos, de una parte, el Consejero don Alberto y tal y tal y tal, antecedentes administrativos, la adjudicación se hace a favor de Arian Construcciones, tal, tal, tal. La financiación tal. Segunda, el precio del contrato es de tanto. Tercera, cláusulas contractuales, el plazo de ejecución de las obras finaliza el 6 de junio de 2008.

Por lo tanto, alguna confusión hay aquí. 2 de junio de 2008. Desde esa fecha han pasado ya cuatro meses y ahí sigue. Diciembre es la novedad, por lo menos para mí o para mi grupo esa es la novedad, además, no nos ha dado ninguna explicación de por qué ese retraso o esa demora, y si existe explicación me gustaría conocerla y si es un error pues es un error, pero, en cualquier caso, habría que saber de qué va esa diferencia de plazo.

Sobre el retraso en dos tramos, Igantzi-Etxalar, Etxalar-Bera, bueno, pues si el retraso es porque los túneles han dado más problemas de los previstos habrá que admitirlo como excusa, como razón de fondo no. Cuando no estaba aún el problema de los túneles y esta Comisión estuvo viendo esa obra, en el mes de junio, algunos dijimos allí mismo que eso no se iba a acabar en plazo. Y esa es una observación que uno hace a la vista de la situación en que están las obras, y visto ayer yo sigo pensando lo mismo, que no se acaba en plazo, en el plazo del 31 de marzo, que es la fecha prevista. Usted dijo públicamente allí que sí, que se iba a terminar en plazo, e incluso puso en tela de juicio las opiniones de los demás, pero, bueno, supongo que eso son gajes del oficio.

Desde mi punto de vista, los túneles no justifican un retraso de tres meses, lo que está retrasado son otros aspectos de la obra que no tienen nada que ver con los túneles, lo que estaba retrasado entonces y lo que sigue retrasado ahora, y a lo mejor hay una razón muy sencilla, es la paralización que tuvo esa obra en su momento durante mes y medio o dos meses. Bueno, pues admítase, dígase y arguméntese por ahí. Lo de los túneles, en fin, a mí me cuesta creerlo. Ya sé lo que son los túneles y cómo se hacen y qué problemas dan, y es posible que hayan surgido problemas, pero en modo alguno esos problemas pueden incidir de esa forma en el conjunto, en el resto de la obra, que es lo que de verdad está atrasado, pueden incidir en un retraso de los túneles, y el que trabaja en los túneles, aparte del equipo que está trabajando en los túneles, normalmente no está trabajando en los desmontes y en el resto de las obras, pero bueno, son aspectos técnicos que en todo caso ahí quedan.

Decíamos antes, y no ha habido ninguna referencia, que ha habido accidentes que creemos que son fruto de problemas en la ejecución, por ejemplo, el accidente de aquella grúa que se vino abajo a la entrada de un túnel, me parece que el de Basataundi, ¿no? Pues era evidente que la plataforma sobre la que se estaba trabajando... Cuando uno pasaba decía: en cualquier momento va a haber un problema con esa plataforma, y al final hubo un problema. En este momento a lo largo del trazado hay zonas, en el lado derecho de la carretera según se va, en las que hay acopios importantísimos de tierra con material vegetal entre medio, y no quiero ni pensar lo que puede pasar si un día le da no por llover suavemente una mañana, sino por una de esas gordas que a veces vienen, entonces puede pasar cualquier cosa, por ejemplo, que esa tierra acabe en el río. Ya sé que son especulaciones, pero, bueno. Además, no tiene defensas, porque hay un murete de cincuenta centímetros al que le han tumbado encima unas parrillas de chapa con unos listones de madera. Como aquello se mueva no va a aguantar absolutamente nada. El otro día hubo un desprendimiento que ocasionó que un camión se parase y los que venían detrás se diesen contra su parte trasera. Esos son problemas en la ejecución de la obra y en el control de la terminación o de cómo quedan las cosas según se va avanzando en la obra y en el trabajo, y son problemas reales, y ojalá no ocasionen más que sustos, nada más, pero son problemas reales.

A la vista de lo que hemos visto últimamente, aventurando, sigo dudando incluso del 30 de junio, que es la fecha final. Ya veremos, pero, en todo caso, estaremos muy atentos a que sea final, final de obra terminada, no de justificación para empezar a inaugurar cosas y que luego falten cosas importantes. Vamos a estar atentos a eso, porque si se incumpliese esa nueva fecha sería más que evidente que ha habido errores previos importantes a la hora de hacer el proyecto o a la hora de diseñar los trabajos.

En las modificaciones en los accesos a Bera los alcaldes están conformes y nosotros también, porque, efectivamente, mejoran sensiblemente sobre todo las pendientes y, además, resuelven un problema bastante importante porque la previsión que ahí había era de vía más alta y con relleno por encima del vial actual. Pues no quiero ni pensar lo que hubiese pasado si hubiese seguido así, porque me parece que es un sitio en el que no hay posibilidades de vía alternativa, si para rellenar el actual hay que suprimir el paso.

En todo caso, de lo que se trata es de hacerles saber nuestra preocupación importante por los plazos y nuestra satisfacción por la respuesta en el sentido de que no hay incrementos ni modificaciones de presupuesto ni incrementos, por lo tanto, de costo. Esperamos una aclaración en torno a lo de Ostiz, que eso está rebasadísimo y que haya a lo mejor un

toque de atención a las propias constructoras a la hora de que se tengan en cuenta las medidas de seguridad, que son absolutamente necesarias. Y supongo que sabe sobradamente que aquí llueve, y a veces bastante, y que según qué tipo de lluvia caiga se puede montar un chandrío bastante importante en estos momentos y en algunas zonas. Como entiendo que ustedes saben sobradamente eso, les pido que tomen las medidas oportunas para evitarlo, la lluvia no se puede evitar, pero a lo mejor las consecuencias sí. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko. Jarraian kontseilari andreak du hitza.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Vamos a ver, señor Amezketa, en primer lugar, efectivamente, sobre el tema de la variante de Ostiz le estaba haciendo yo gestos equivocadamente, tiene usted razón, hubo que ampliar el plazo porque había una afección a líneas eléctricas y, como usted conoce de sobra, cuando esto ocurre la empresa contratista no tiene oportunidad de elegir en qué plazo acaba la obra mientras la propietaria de las líneas eléctricas no decide su traslado a otro sitio para poder seguir con la obra, entonces sí que, efectivamente, aquí sin mayor causa... Perdóneme, yo tenía en mente que esta obra no había tenido ninguna dificultad de orden mayor y así ha sido, pero el retraso al que usted hace alusión, efectivamente, así está siendo en el tiempo aunque no a los efectos del cumplimiento del contrato porque, como digo, no puede achacarse en ningún caso al contratista, ha hecho que el plazo de apertura de esta obra se atrase.*

Por lo demás, vamos a ver, señor Amezketa, yo me hago cargo de la preocupación que ustedes tienen, pero créame, no es menor que la nuestra. En nuestro caso, no es necesario dar un toque de atención a la empresa para que respete las medidas de seguridad, la empresa está permanentemente controlada por una empresa cuyos servicios hemos contratado ex profeso para que vigile constantemente el cumplimiento del plan de seguridad asociado a esta infraestructura y a este proyecto. Por lo tanto, el control de la seguridad no requiere un toque de atención porque estamos haciendo una vigilancia permanente a través de una empresa especialista, que es I + P, Ingeniería y Prevención de Riesgos, que controla el cumplimiento del plan de seguridad de toda la obra.

Sé perfectamente cómo es la zona, la he visitado en muchas ocasiones, sé perfectamente cómo está la obra, sé lo que supone la lluvia en el movimiento de tierras y, por supuesto, esto lo sé yo, lo sabe usted y lo sabemos todos, y a pesar de todo se quiso que no se cerrase la carretera al tráfico, que se obrase con la carretera abierta al tráfico porque, si no, las poblaciones por las que discurre esta vía se iban a ver afectadas en cuanto al impacto que podía tener en sus economías locales por el efecto que tiene en el empleo, en su desarrollo económico el paso de tanto tráfico, especialmente el pesado, y, por lo tanto, se quiso, porque así se nos exigió, que se ejecutase la obra con la carretera abierta, y esto tiene un grado de peligrosidad vamos a decir que importante. ¿Y qué se ha hecho? Pues trabajar en un plan de seguridad para evitar esa peligrosidad, vigilarlo al máximo para tratar de evitar alguna desgracia que estoy segura de que usted no la desea y, por supuesto, imagínese nosotros, o sea, quiero decir que nadie la desea. Y confiamos en que el cumplimiento y la vigilancia de este plan hagan que eso no suceda nunca.

Cuando hablaba de que no ha sido tramitada ninguna modificación que requiera ningún incremento de plazo ni de coste me refería a los tramos retrasados de la parte más norte. En la variante de Ostiz, como le he reconocido, sí que ha habido que tramitar una modificación en el plazo para atender a la exigencia de lo de las líneas eléctricas. Pero no hace falta que me insista, yo no achaco el retraso de los tres meses a lo de los túneles, ya he dicho que el cien por cien de los tres meses no es achacable al contratista, pero tampoco he dicho que nada sea achacable a él, he dicho que una parte se corresponde con la aparición de esas galerías. En algún momento ha hecho usted algún comentario de que, claro, cómo estaría el proyecto... Bueno, pues el proyecto estaría perfecto. Es un proyecto complejísimo en una zona complejísima y siempre, en todas las obras, y en esta con más motivo porque creo que no hace falta entender mucho técnicamente del tema para darse cuenta de la complejidad de la zona y de la obra, una cosa es el proyecto y otra cosa es el replanteo. Cuando uno se planta allí con las máquinas para trabajar y van apareciendo ciertas cosas que hacen aconsejables ciertas modificaciones que, como siempre, me alegra que lo haya reconocido, en algunos casos incluso los alcaldes reconocen que ha sido para mejorar, como el tema de los accesos a Bera, lo del caserío Machain, ¡ah!, Lesaka, perdón, sí, todas las modificaciones que puedan hacerse, lógicamente, las hacemos siempre con el ánimo, por supuesto, de mejorar las condiciones de la vía, de mejorar la seguridad y a veces también de salvar dificultades que pueden haber permanecido ocultas en la fase de elaboración del proyecto, como es lógico que suceda en una zona tan compleja como esta.

Pero, en cualquier caso, repito, yo no disculpo a nadie. Dice: pero usted seguía diciendo que se iba a cumplir. Es que es mi obligación exigir que se cumplan los plazos de un contrato. En estos dos tramos podemos tener ciertas dudas de que se llegue, pero también es verdad que la empresa tiene

la oportunidad, de aquí a que llegue esa fecha, de poner los medios para poder llegar. Si no llega, seremos nosotros los primeros que tomemos las medidas adecuadas, y yo en lo que insisto es en que hoy por hoy, y, si no, algún día tendré que corregir mis palabras, así es la vida y no pasa nada, pero hoy por hoy estamos en condiciones de decir que mantenemos el compromiso de que el verano que viene se pueda abrir el cien por cien de la vía. Por supuesto, con ese objetivo trabajamos y en absoluto lo hemos abandonado. Si llega el momento en el que lo tenga que abandonar, pues así se lo haré saber. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Valero jaunak du hitza.*

SR. VALERO ERRO: *Gracias, señor Presidente. Intervendré brevemente. Yo creo que hace bien la Consejera, hasta su terminación, hasta junio de 2009, en forzar a las empresas si existiera algún retraso porque tiene la posibilidad de ir recuperando esa fecha, y en su caso que se aplique el pliego. Hay un pliego aprobado y en todo caso se tendrá que resolver cuando se termine o cuando se dé por finalizada la obra.*

Sí que coincido con los alcaldes, creo que los alcaldes eran conscientes de que esta obra ha sido apoyada por ellos, eran conscientes de que querían que esta obra se abriera toda a la vez aunque se trabajara durante un tiempo, que son dos años, en vez de tener ocho años abierta la carretera, y eran conscientes de los problemas que podían suceder incluso por los plazos, porque ante la pregunta de si creían que en junio iba a terminar, que no sé qué portavoz la hizo, dijeron: bueno. ¿Y si se termina en septiembre? Pues les da igual. En el fondo, lo que querían era la terminación de la obra. No es que les diera igual, entiéndame, no les daba igual, sino que entendían que esta obra es compleja y que podían surgir problemas y que de alguna forma eran conscientes de la situación que se podía generar con la ejecución de esa obra que habían elegido ellos. Y yo creo que ellos estaban más preocupados por otras cuestiones, pues iban viendo que la obra iba bien, por los enlaces, lo de la vía verde, y querían ir trabajando en eso, que por el tema de los plazos porque veían que podía cumplirse ese compromiso y, si no, que se aplicara la legalidad al respecto. Son alcaldes y son conscientes de que a ellos también les toca sufrir en su propia carne cuando ejecutan o cuando llevan a efecto una obra, pues todos los que hemos tenido esa responsabilidad hemos tenido nuestros problemas.

Como digo, apoyamos al Gobierno. Creo que está haciendo una obra magnífica y creo que será más reconocida, ahora quizá es criticada por el tema de los plazos, cuando esté terminada verdaderamente. Yo creo que será entonces cuando la Consejera empezará a disfrutar del éxito de la obra, y no solo la Consejera, sino todos los navarros y navarras, y sobre todo los habitantes de la zona para la que tan necesaria era esta obra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Nafarroako Alderdi Socialistaren izenean Vázquez jaunak du hitza.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Gracias, señor Presidente. Desde el punto de vista del grupo socialista, diré que, obviamente, estamos ante una obra muy importante para Navarra, muy importante para la zona. Hay que ser comprensivo y comprender las situaciones de complejidad que tiene una obra de estas características, sobre todo en los tiempos en los que se está trabajando. Los trabajadores están padeciendo inclemencias meteorológicas complicadas y, desde luego, pudimos ser conscientes ayer de esta situación in situ.*

En cualquier caso, los avances que se están dando son importantes. El abatimiento del arco que va a soportar el tablero del nuevo puente que pudimos comprobar ayer fue un hecho histórico para esta Comunidad. Creo que todos nos tenemos que congratular de este hecho histórico que va a avanzar importantemente en el desarrollo de esta obra y, por tanto, no hay nada más que decir. En cualquier caso, todas las obras de esta índole tienen múltiples problemas y, desde luego, no es nuevo y mucho menos en situaciones en las que la orografía en la que nos encontramos haciendo una obra de estas características es así.

En cualquier caso, respecto a la petición que se le hacía a usted, señora Consejera, sobre los plazos, que es principalmente el elemento que se le preguntaba, porque entiendo que todos sabíamos qué proyectos y qué presupuestos eran, indudablemente, creo que en el tema de los plazos hay un incumplimiento que usted reconoce, se está diciendo que esto puede ser producido por algún problema o inconveniente en los túneles, lo que consta a este grupo parlamentario es que el tema tiene nombre y apellidos, y yo creo que el departamento lo conoce, y entiendo que en este caso no es motivo suficiente para tener justificación o excusa cierto comportamiento de discrepancia entre las empresas que conforman la UTE de los dos tramos primeros para que el departamento rechace cualquier exigencia de no penalización por el cumplimiento de los plazos que tenía que haber cumplido, pues no somos responsables de las discrepancias que las empresas que conforman la UTE han generado entre ellas. Creo que esto es algo que se conoce, por lo menos este grupo lo conoce, y estaremos vigilantes al cumplimiento de los plazos, como no puede ser de otra manera, y cuando lleguemos a la culminación final de la obra que se aplique el pliego de cláusulas administrativas, que para eso está, y no me cabe ninguna duda de que lo va a hacer usted porque usted lo

ha dicho, pero, en cualquier caso, vamos a dejar sentadas determinadas bases y vamos a hablar claro, porque creo que hay que hablar claro de las cosas, y estamos ante una situación que seguramente tiene, desde nuestro punto de vista, nombres y apellidos y algún día se conocerán todos los extremos que están produciendo un retraso en esta obra que no es favorable en ningún caso.

Quiero aceptar y coger las palabras de confianza que usted ha dado en esta Comisión de que en junio de 2009 podremos abrir esta obra. La verdad es que es complicado, señora Consejera, ayer vi muy complicado que en junio se pueda abrir esta obra, pero le felicitaré si usted lo hace y si no se cumplen esos plazos le diré que no ha cumplido. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko, Vázquez jauna. Burguete jaunak du hitza.*

SR. BURGUETE TORRES: *Muchas gracias, señor Presidente. Seré breve. Agradezco las explicaciones que ha dado la Consejera. Todos somos conscientes, y el departamento el primero, de que esta es una obra complicada y difícil, pero tan complicada y difícil como demandada. Creo que esta obra va a resolver una reivindicación histórica, y, por tanto, desde el reconocimiento del importante esfuerzo que está haciendo el Gobierno de Navarra desde el punto de vista técnico y desde el punto de vista de la inversión, reconocemos que era una obra difícil, que esa dificultad se agrandaba en la medida en que se optó, como consecuencia de una estrecha relación con los alcaldes, por un formato que era el de mantener abierta la carretera, lo que agrava la dificultad. En cuanto al cumplimiento de los plazos, el Gobierno debe hacer lo que tiene que hacer como Administración Pública, debe tener en cuenta el contrato y la legislación vigente en la materia.*

Poco más tengo que decir, esperaremos a ver si el retraso es nulo, es de un mes, es de dos o es de tres y cuál es la responsabilidad que puede motivar ese retraso, y a partir de ahí el Gobierno, el departamento y supongo que la secretaría técnica y el conjunto de los técnicos harán lo que tienen que hacer, ni más ni menos, que es justificar o intentar encontrar las razones de ese retraso y si son imputables a imponderables de la obra, evidentemente, no habrá mucho que decir, pero si son imputables a otro tipo de razones es evidente que el departamento actuará con la firmeza que le corresponde.

Por tanto, desde el reconocimiento de la complejidad y desde el esfuerzo económico que está haciendo el Gobierno de Navarra, finalmente yo diría que lo más importante en este proceso no es si la obra se acaba un mes antes o un mes después, creo que ha sido una obra demandada durante muchísimos años, con un formato de ejecución muy concreto y, por tanto, vamos a ver si se cumplen los plazos, que esa sería la situación idílica, pero seguramente al cabo de un año, si el resultado es bueno, se nos habrá olvidado a todos si se inauguró en el mes de junio o en el mes de julio. Si es en el mes de marzo aún mejor. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko. Jarraian, kontseilariak du hitza.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Yo con el mes de marzo ni sueño, quiero decir que no me va a pillar usted haciendo aquí alguna declaración de la que luego me tenga que arrepentir, pero, en cualquier caso, quiero agradecer a los portavoces que han participado en este turno la postura sensata de hacerse cargo de la situación y de la envergadura de la obra de la que estamos hablando.*

Para mí no es lo mismo que se pueda poner en servicio un mes antes o un mes después. Sé que mi obligación es hacer que se cumplan los plazos y en ello pondremos todo nuestro empeño y, si no, por supuestísimo, como ya he dicho a estas alturas diez o doce veces, tomaremos las medidas oportunas sin ningún reparo, pero cuando la ley nos ampare, nunca antes y siempre sin perder este objetivo.

No les quepa ninguna duda de que así se hará, pero, en cualquier caso, lo importante es que esta vía se pueda poner en servicio, si es en plazo infinitamente mejor, pero lo importante es que se pueda poner en servicio. Es una de las vías que soportan un mayor tráfico con un volumen muy grande de tráfico pesado. Comprendo por qué se tomaron las decisiones de hacer la obra en estas condiciones, como ha dicho el portavoz de UPN, y soy sensible a los intereses de los pueblos por los que atraviesa esta obra, pero, como digo, no tendré ningún reparo, no tendremos nunca ningún miramiento en cualquier caso, por incumplimientos de los contratistas, pero por cuestiones que puedan afectar a mejoras sustanciales que puedan mejorar incluso el proyecto, la ejecución del proyecto y con todo lo que tenga que ver con la seguridad, no les quepa ninguna duda de que esa es mi prioridad número uno, por encima de que ustedes en este Parlamento me puedan decir dentro de unos meses si se cumplió o no se cumplió. Por encima de todo vamos a tratar de proteger la seguridad durante la ejecución de esta obra y, por supuestísimo, como digo, sin perder de vista el objetivo de que se termine en plazo. Muchas gracias a todos. Gracias, Presidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (3): *Eskerrik asko. Orain kontseilari andrea eta bere*

(3) Traducción en pág. 23.

departamentuko kideak agurtzeko, bost minutuko atsedena egingo dugu.

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 18 HORAS Y 19 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 18 HORAS Y 26 MINUTOS.)

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra para que en todas las señalizaciones viarias realice las correcciones pertinentes respetando el nombre oficial de Vitoria-Gasteiz, presentada por el G.P. Nafarroa-Bai.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (4): *Jarraituko dugu bilkurarekin, Parlamentuko Mahaiak onartu zuen gaurko bilkuraren hirugarren puntua kentzea. Horregatik zuzenean laugarren puntuan sartuko gara. Eta laugarren puntua da Nafarroa Bai taldeak aurkeztu duen mozio bat errotulazioari buruzkoa. Horretarako hitza du bere bozeramaileak. Amezketa jaunak du hitza.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Eskerrik asko. Quiero recordar que lo que solicita la moción es que el Parlamento de Navarra inste al Gobierno para que en un plazo de dos meses realice en todas las señalizaciones viarias las correcciones pertinentes para respetar el nombre oficial de la ciudad de Vitoria-Gasteiz. La explicación es que Vitoria-Gasteiz se llama Vitoria-Gasteiz, no se llama ni Vitoria ni Gasteiz, sino Vitoria-Gasteiz. Ese es el nombre oficial entre otras cosas porque así se determinó por unanimidad de todos los grupos en un pleno del Ayuntamiento el día 31 de julio de 1979, y ese es el nombre de la ciudad. Está recogido por Euskaltzaindia en la base de datos de la onomástica vasca, que de alguna forma es el nomenclátor en el que todas estas cosas tienen fundamento o se basan desde el punto de vista técnico-lingüístico, y en muchas de las señalizaciones viales existentes aparece como Vitoria. Nos parece que es importante que haya un tratamiento correcto de la denominación entre otras cosas por el respeto exigido a los propios ciudadanos de llamar a su ciudad por su nombre, no por el que nosotros queremos que tenga. Y poco más. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko, Amezketa jauna. Mozioaren aldeko bozeramaileak? Hitzak?*

SR. VALERO ERRO: *Señor Presidente, si me permite, aunque vamos a votar en contra quisiera intervenir un poco a fin de aclarar algunos conceptos. Si me lo permite, lo haré ahora o, bueno, lo puedo hacer en el turno en contra. Como quiera.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Aldekorik ez dago? Kontran?*

SR. VALERO ERRO: *Intervengo a fin de aclarar que la verdad es que nos ha sorprendido la moción desde el punto de vista del cumplimiento estricto que hace el departamento en todas las señalizaciones que se ejecutan, tanto Bilbao-Bilbo como San Sebastián-Donostia como Vitoria-Gasteiz. Puede que exista alguna anterior o antigua por motivos de que no le ha tocado la revisión o no se ha modificado la carretera o porque tenga años, pero con el tiempo tendrá su cambio porque el criterio del departamento y del Gobierno es modificar y poner los nombres oficiales, en este caso, reconociendo que es Vitoria-Gasteiz por el acuerdo, pues se modifican. Al ponernos en contacto con el departamento dicen que no son conscientes de dónde han fallado, que si se ha fallado en algún sitio ha sido por error, piden que se les diga y lo corregirán si se ha fallado, y el resto se irán modificando conforme se adecuen las carreteras o se adecuen las señalizaciones, en el momento oportuno. No somos conscientes del incumplimiento de esta denominación, reconocemos que es Vitoria-Gasteiz, como Bilbao-Bilbo, y se modifican cuando se modifica la carretera o la señalización. Claro, imponer un plazo ahora para hacer algo que va con su plazo, con su camino, que se va haciendo con el tiempo..., por eso votaremos en contra, reconociendo que la denominación oficial de Vitoria es Vitoria-Gasteiz.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko. Vázquez jaunak du hitza.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Gracias, señor Presidente. Nuestro grupo no va a votar en contra ni a favor. Yo creo que este tema se ha traído repetidamente a este Parlamento con similares situaciones hablando de Vitoria o hablando de otras señalizaciones. Nosotros entendemos que la ley del euskera está perfectamente clara en su aplicación en Navarra y, por lo tanto, entendemos que simplemente debe darse cumplimiento a la misma. Si lo que está planteando el señor Valero es que su voto en contra viene producido porque entienden que se está cumpliendo todo, nosotros no vamos a entrar en esa pelea de defender al Gobierno o no, en cualquier caso, lo que estamos diciendo es que se aplique realmente la Ley del Vascuence en todos los aspectos donde tenga que ser cumplida. Desde luego, poner en cuestión este tipo de situaciones nos parece fuera de lugar, además, porque repetidamente vienen a este Parlamento situaciones de este tipo. Con lo cual, lo que decimos nosotros es que se cumpla la ley, pero, en cualquier caso, no vamos a entrar en esa batalla.*

---

(4) Traducción en pág. 23.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko. Burguete jaunak du hitza.*

SR. BURGUETE TORRES: *Nosotros vamos a rechazar esta propuesta de resolución porque su aceptación es reconocer implícitamente que el Gobierno no está haciendo lo que debe en esta materia. Es evidente que la denominación de esta importante localidad de Álava es Vitoria-Gasteiz y, por tanto, esa es la denominación, no cabe ni Vitoria ni Gasteiz, es Vitoria-Gasteiz, igual que Estella-Lizarra. Por tanto, sin asociar esto a la Ley del Vascuence, que esa es una ley que compete a la Comunidad Foral de Navarra, sino aceptando la denominación que desde el año 79, como se ha recordado, tiene esa localidad, que es Vitoria-Gasteiz, no aceptamos la propuesta de resolución en la medida en que entendemos que el Gobierno de Navarra ha apostado en todas sus indicaciones por la denominación oficial, que es Vitoria-Gasteiz, más allá de que pueda haber algún error no conocido, por lo menos por la información que nos han trasladado. Por tanto, no aceptamos la propuesta de resolución porque es aceptar que ha habido voluntad del Gobierno de no corregir esas situaciones cuando realmente no ha habido ninguna voluntad de denominar a Vitoria Vitoria o Gasteiz, sino denominarla Vitoria-Gasteiz, y si en algún momento se ha podido generar esa duda o esa dificultad o ese error se corregiría inmediatamente. Cuestión diferente es que en Navarra pueda haber alguna señal de antes del 79 en la que aparezca solo Vitoria. Bueno, pues puede ser, eso estará supeditado a ese proceso de modificación de esas señalizaciones y, por tanto, ese sería el momento, pero no lo reconocemos, si las hay, habrá que verlas y si, efectivamente, es así, habrá que corregirlo, porque el criterio que hemos tenido por lo menos en el CDN ha sido aceptar la denominación en este caso de Vitoria-Gasteiz, que es la denominación oficial y en el caso de la Ley del Vascuence en la Comunidad Foral de Navarra, pues en la zona mixta la denominación bilingüe. Pero ese no es el tema en este momento de la cuestión que nos ocupa.*

En todo caso, rechazaremos la moción porque de hecho sería aceptar que ha habido voluntad de denominar a esta localidad de una manera u otra cuando realmente creo que eso no ha sido así, más allá de algún error que se ha podido generar y que se puede corregir sin ningún problema.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Eskerrik asko. Erantzuna emateko, Amezketa jaunak du hitza.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Vamos a ver, primero, esto no tiene absolutamente nada que ver con la ley del euskera, con la Ley del Vascuence. No estamos hablando de que la ley obliga en Navarra a esto o a lo otro, estamos hablando de que hay una ciudad que tiene un nombre y aquí en los indicadores no siempre está puesto su nombre, sino que está puesta con la mitad de su nombre, con una parte de su nombre, y eso no tiene nada que ver con la ley del euskera, obviamente.*

A lo mejor no hay voluntad de que esto sea así, pero si la primera expresión es que no se quiere enmendar la acción del Gobierno, entonces ya hay que decir que a lo mejor no la había antes pero la hay a partir de ahora, porque si lo que no se quiere es enmendar lo que está haciendo el Gobierno y, por lo tanto, no se acepta sugerirle, decirle al Gobierno que a lo mejor en algún sitio, hasta aceptando que usted se ha equivocado, que por qué no lo revisa, pues entonces ya tenemos que pensar que, no habiendo propósito de enmienda, lo que antes era sin voluntad pasa a ser con voluntad. Es una forma de interpretarlo.

En todo caso, si el problema es de errores, estamos dispuestos a buscarlos, y haremos una colección fotográfica de señales, de sitios donde está mal, por si en algún momento, a través de no sé qué camino, eso puede influir en sus señorías para corregir algo que parece evidente y se acepta que puede estar mal hecho, pero no se acepta que se arregle, así de sencillo. Nada más. Gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (5): *Jarraian, bozkatuko dugu. Mozioaren alde? ¿Votos a favor de la moción? Kontran? Abstenzioak? Mozioa ez da onartu. Eta gai gehiagorik ez daukagunez, gaurko bilkura amaitzen da. Eskerrik asko.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 18 HORAS Y 37 MINUTOS.)

---

(5) Traducción en pág. 23.

Traducción al castellano de las intervenciones en vascuence:

(1) Viene de pág. 2.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Buenas tardes a todos. Damos la bienvenida a la señora Consejera y a los miembros de su departamento. Vamos a comenzar con el debate del primer punto del orden del día, que es una solicitud de comparecencia presentada por el Grupo Parlamentario Nafarroa Bai para que la señora Consejera informe sobre el tren de alta velocidad. Tiene la palabra el portavoz de Nafarroa Bai, señor Agirrebengoa.*

---

(2) Viene de pág. 13.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Pasamos al segundo punto del orden del día. En este segundo punto el grupo de Nafarroa Bai ha solicitado que la Consejera informe sobre las obras que se están desarrollando en la carretera NA-121. Tiene la palabra su portavoz, el señor Amezketa.*

---

(3) Viene de pág. 20.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias. Ahora vamos a suspender la sesión durante cinco minutos para despedir a la señora Consejera y a los miembros de su departamento.*

---

(4) Viene de pág. 21.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Reanudamos la sesión. La Mesa del Parlamento acordó suprimir el tercer punto del orden del día de la sesión de hoy. Por tanto, pasamos al cuarto punto, que es una moción presentada por Nafarroa Bai sobre la rotulación. Tiene la palabra su portavoz. Señor Amezketa, tiene la palabra.*

---

(5) Viene de pág. 22.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *A continuación pasamos a votar. ¿Votos a favor? ¿En contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada la moción. Y no habiendo más puntos en el orden del día, levantamos la sesión.*