DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VII Legislatura | Pamplona, 1 de abril de 2009 | NÚM. 9

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JESÚS PAJARES AZPÍROZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 1 DE ABRIL DE 2009

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre las razones para el uso del sistema de peaje en la sombra en la adjudicación de los dos últimos tramos de la Autovía del Pirineo.

— Comparecencia de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el expediente de licitación de la financiación, construcción y explotación de la Autovía del Pirineo, tramos 4 y 5, por el sistema de peaje en la sombra.

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 las razones para el uso del sistema de peaje en la sombra en la adjudicación de los dos últimos tramos de la Autovía del Pirineo.

Comparecencia de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el expediente de licitación de la financiación, construcción y explotación de la Autovía del Pirineo, tramos 4 y 5, por el sistema de peaje en la sombra.

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene el señor Jiménez Hervas (G.P. Nafarroa Bai) (Pág. 2).

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

En el turno de intervenciones de los portavoces parlamentarios toman la palabra los señores Jiménez Hervas, a quien contesta la Consejera, 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) y la señora Figueras Castellano (A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), a quienes responde, conjuntamente, la Consejera (Pág. 5).

Se levanta la sesión a las 17 horas y 42 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 las razones para el uso del sistema de peaje en la sombra en la adjudicación de los dos últimos tramos de la Autovía del Pirineo.

Comparecencia de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el expediente de licitación de la financiación, construcción y explotación de la Autovía del Pirineo, tramos 4 y 5, por el sistema de peaje en la sombra.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Buenas tardes, señorías. Buenas tardes, señora Consejera y equipo que la acompaña. Bienvenidos a la sesión de esta Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Tenemos dos puntos en el orden del día, que, habida cuenta de que son temas que prácticamente son coincidentes, si les parece, y de mutuo acuerdo tanto con el proponente de la primera comparecencia como de la propia Consejera que viene a la segunda a instancia propia, vamos a juntar, pero en principio le doy la palabra al señor Jiménez para que exponga los motivos de su primer punto. Tiene la palabra el señor Jiménez.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *Bai, Presidente jauna. Kontseilari andrea eta bere departamentuko kideak, Parlamentari jaun-andreok, arratsalde on guztioi. Creo que no hacen falta muchas explicaciones para que la Consejera entienda el motivo de la petición de comparecencia, que viene a cuento precisamente del anuncio que hizo el Gobierno en relación con que en los dos últimos tramos de la que se ha definido como autovía del Pirineo y después de que se hayan desarrollado los tres anteriores por el procedimiento ordinario, es decir, a través de la gestión directa desde el departamento mediante el concurso correspondiente de licitación de obras, se va a optar por el peaje en la sombra. Este grupo parlamentario quiere saber cuál es el motivo que justifica que, después de lo que nosotros entendemos que es una correcta ejecución en tiempo, formas e incluso presupuesto de los tres primeros tramos, se cambie de sistema en los dos últimos, qué beneficios va a generar y qué elementos va a introducir el Gobierno teniendo en cuenta los precedentes que existen.*

Hay un punto, si le parece, que no está explicitado directamente en la petición pero que se lo traslado por si tiene a bien contestar a él, y es que nos sorprende el costo con el que parten los dos tramos pendientes. Creo que son doscientos catorce o doscientos cuarenta y un millones, no recuerdo exactamente, algo que, desde luego, nos parece absolutamente desproporcionado para los 16,6 kilómetros comparativamente con otras referencias que este grupo ha buscado. Nos gustaría saber en qué se justifica precisamente un presupuesto tan alto. Muchas gracias y quedo a la espera de su respuesta.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Jiménez. Señora Consejera, tiene la palabra.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenas tardes. Por unir los dos puntos del orden del día en uno, aunque, efectivamente, como no puede ser de otro modo, contestaré al señor Jiménez, me van permitir que contextualice esto dentro de la propia comparecencia que nosotros solicitamos para explicar un poco la importancia de esta obra, sus características y también el sistema por el cual el Gobierno pretende que sea financiada. Así es que empezaré hablando de la importancia de la autovía del Pirineo.*

La A-21, autovía del Pirineo, es una infraestructura considerada en el segundo Plan Director de Carreteras de Navarra, aprobado por el Parlamento de Navarra en fecha 12 de Noviembre de 2002. El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte, del Ministerio de Fomento, aprobado en 2005, también contempla esta infraestructura. Por otra parte, la Comunidad de Trabajo de Pirineos Atlánticos, en su Esquema de Infraestructuras de Transportes, aprobado por unanimidad en junio de 2000, considera este eje estratégico como una vía de primer nivel dentro de su esquema de planificación.

El Plan Navarra 2012, que supone el mayor esfuerzo inversor en dotaciones sociales e infraestructuras, y que ustedes conocen de sobra, prevé la licitación por el sistema de peaje en sombra de los tramos cuatro y cinco de esta infraestructura.

El pasado 23 de febrero el Gobierno de Navarra autorizó la celebración del contrato mediante peaje en sombra de la construcción de los tramos cuatro y cinco de la autovía del Pirineo, A-21, así como la conservación de la totalidad de la autovía. Se trata de la licitación más importante de toda la legislatura, ya que supone una inversión en obra de 245,7 millones de euros, situándose entre las cinco actuaciones prioritarias con mayor presupuesto dentro del Plan Navarra 2012. Su ejecución supone el 6,9 por ciento del presupuesto total destinado a las noventa actuaciones prioritarias que componen el plan.

Tal y como ha señalado en repetidas ocasiones el Presidente Miguel Sanz, el Gobierno de Navarra ha adquirido el firme compromiso de acelerar el Plan Navarra 2012 como medida anticrisis, y por ello ya están en licitación los 245,7 millones de euros de esta importante obra, ratificando los dos objetivos prioritarios del Ejecutivo foral en este momento: dinamizar la economía y sostener el empleo. Según los datos del Ministerio de Fomento, por cada millón de euros invertidos en obras de carretera se crean cinco empleos directos al año, por lo que con estas obras la estimación es crear 1.228 empleos en total y unos 500 empleos fijos a lo largo de los tres años de duración de las obras, a lo que habría que añadir el empleo indirecto que se va a crear como consecuencia de las mismas en el ámbito geográfico más próximo.

Además de la importancia económica que suponen las obras de la autovía del Pirineo, en sí misma se trata de una infraestructura de características estratégicas para Navarra, principalmente por dos razones: por un lado, supondrá un revulsivo para el cuadrante nororiental de la Comunidad Foral de Navarra, contribuyendo notablemente a nuestro equilibrio territorial, ya que facilitará el acceso de los ciudadanos a los servicios y al trabajo y favorecerá el desarrollo turístico del Pirineo; por otro lado, porque incardinará a Navarra en un eje viario gratuito de alta capacidad y gran potencial de desarrollo, que será el trayecto más corto entre el País Vasco y Cataluña, compitiendo con el eje del Ebro en la unión de estas dos zonas de nuestro país de potencial económico tan importante. Este papel aportará un importante efecto dinamizador de la economía por todo el entorno por el que discurre esta infraestructura.

Asimismo, con esta actuación damos cumplimiento a otro objetivo no menos importante, como es la ejecución material de la totalidad de los ejes estratégicos planificados por el Gobierno y recogidos en el segundo Plan Director de Carreteras, que, como sus señorías saben, finaliza este año.

Una vez se construya todo el nuevo eje transversal, libre de peaje, se prevé un notable incremento del tráfico. El impulso de modernización que ha supuesto el segundo Plan Director de Carreteras en lo que a ejes estratégicos se refiere ha transformado a Navarra en una Comunidad más segura, más equilibrada territorialmente y más competitiva, pues, como ha quedado demostrado, el efecto dinamizador de estos grandes ejes por las zonas por las que discurren es indiscutible.

La A-12, la A-68, la 121-A y la A-21 nos están dotando de unas mejores comunicaciones con nuestro entorno más próximo, nos están incardinando estratégicamente en las redes españolas y europeas de carreteras, y están favoreciendo nuevas oportunidades de desarrollo. Además, están mejorando ostensiblemente la calidad de los desplazamientos cotidianos de todos los navarros.

Cuando las obras de todos estos ejes hayan finalizado, se cumplirá el objetivo del Gobierno de UPN de que el 99 por ciento de la población de Navarra se encuentre a menos de veinte minutos de una vía de gran capacidad.

La tramitación administrativa de la A-21 se desarrolló mediante un protocolo de colaboración

entre la Administración General del Estado y la Comunidad Foral de Navarra, firmado el 10 de marzo del 98. Dicha tramitación culminó con la resolución del 4 de diciembre de 2002 de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formulará la DlA, y con la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de 6 de febrero 2003 por la que se aprobó el estudio informativo correspondiente.

Como ya conocen sus señorías, este año estarán en servicio 29,4 kilómetros de los cuarenta y seis kilómetros de la parte de la autovía que transcurre por Navarra. En lo que se refiere a la parte correspondiente al Estado, he de decir que una parte significativa del tramo de Aragón está actualmente en obras y en sus previsiones económicas para los próximos ejercicios el Ministerio tiene previsto licitar la mayor parte de los mismos. En cuanto al tramo de obras correspondiente al tramo de Cataluña, la mayor parte están actualmente en ejecución y con la misma previsión de ejecutar los tramos restantes en los próximos ejercicios.

Paso ahora a hacer una descripción breve de las características técnicas de la obra. En cuanto a las características técnicas generales de la obra en licitación, ambos tramos suman un total de 16,6 kilómetros de autovía, que estarán compuestos por dos calzadas de dos carriles de 3,50 metros cada uno, separadas por una mediana de 5 metros de anchura. La velocidad de proyecto es de 120 kilómetros/hora.

Los tramos cuatro y cinco de la autovía del Pirineo son los de mayor complejidad de esta infraestructura a su paso por Navarra, ya que en su conjunto contemplan la construcción de importantes estructuras, concretamente un falso túnel, dos túneles dobles y tres importantes viaductos. Quizás sea esta la causa, quizás no, esta es la causa del mayor coste por el que me preguntaba el señor Jiménez.

El tramo cuatro está desarrollado a nivel de anteproyecto, ajustado a la declaración de impacto ambiental, formulada por el órgano ambiental. La longitud de este tramo es de 10,1 kilómetros. Comienza en la zona de Venta de Judas, tras el enlace existente en el cruce entre las carreteras nacionales N-240 y N-150, y finaliza en el término municipal de Yesa, donde conecta con el siguiente tramo. Dentro de dicho tramo existen dos enlaces, tres pasos inferiores, uno superior, dos pasos de fauna, un falso túnel de doscientos cuarenta metros, el túnel de Liédena, de mil trescientos treinta metros, y un viaducto sobre el río Irati de trescientos cuarenta metros de longitud.

El tramo cinco está desarrollado a nivel de proyecto de construcción, ajustado a la declaración de impacto ambiental y aprobado definitivamente tras el correspondiente proceso de información pública. Tiene una longitud de 6,5 kilómetros, comienza en el término municipal de Yesa y finaliza en el límite de provincia con Zaragoza, donde conectará con el tramo contiguo, que corresponde al Ministerio de Fomento.

Este tramo contempla la construcción de dos importantes viaductos, de cuatrocientos noventa y cinco y ciento cuarenta y cinco metros, para cruzar la futura ampliación del embalse de Yesa, un túnel de mil quinientos metros, tres pasos bajo la autovía y un paso superior.

En cuanto a la colaboración público-privada o la elección de este sistema de financiación, tengo que decirles que el establecimiento por parte de la Comunidad Europea del pacto de estabilidad y crecimiento determina el principio de equilibrio presupuestario de las cuentas públicas, limita del déficit público, la deuda pública, establece un Sistema Europeo de Cuentas –SEC 95–, y un órgano de gestión, Eurostat. Asimismo, la aprobación de la Ley 18/2001, de 12 de diciembre, de estabilidad presupuestaria, que asume los principios del pacto de estabilidad, impide que se puedan acometer grandes proyectos de infraestructuras recurriendo al déficit público a costa de engrosar la deuda pública.

Con objeto de poder desarrollar proyectos de inversión rentables por Administraciones solventes, con capacidad económica para amortizarlas, se promueve desde la Comunidad Europea el recurso de financiación, construcción y gestión de infraestructura mediante la colaboración público-privada. Este sistema de financiación está regulado tanto por la legislación de contratación estatal como por la Ley Foral de Contratos Públicos. Dicho sistema tiene las siguientes ventajas. Por un lado, permite diferir los altos costes iniciales de inversión a lo largo de la vida de la infraestructura fomentando la equidad intergeneracional. Asimismo, permite una alta inversión, lo que es especialmente importante en este momento, ya que fomentará la creación de empleo y riqueza, y contribuirá positivamente a la salida de la crisis económica que estamos viviendo. Otra ventaja es la generación de economías externas anticipadas, derivadas de la misma antelación de la ejecución de la infraestructura, lo que contribuye al desarrollo económico y a la mejora de la competitividad. Y, como no puede ser de otra manera, mejora la satisfacción del usuario, anticipando la calidad, funcionalidad, seguridad y comodidad en el servicio.

El peaje en la sombra es un sistema de concesión mediante el cual una empresa o una agrupación de empresas se encargan de la financiación, proyecto, construcción y explotación de una infraestructura pública. A cambio, esta recibe como contrapartida, por parte de la Administración Pública competente, el cobro de un canon por

cada vehículo que circule por ella en el periodo de concesión y en el caso de la A-21 en concreto por la disponibilidad de la vía. Por su parte, el concesionario asume el riesgo del proyecto, de la construcción, el financiero y el de tráfico.

En cuanto a las características específicas de la licitación de la A-21, el modelo de licitación adoptado para la construcción es el de peaje en la sombra. La licitación está en el portal de contratación desde el 5 de marzo de 2009, siendo el plazo de finalización de presentación de ofertas el 29 de mayo de 2009. La contratación contempla la construcción de los tramos cuatro y cinco, de Venta de Judas a Yesa y de Yesa al límite de provincia; la conservación de la totalidad de la autovía a su paso por Navarra, entre Noáin y el límite con Aragón. El plazo concesional será fijo, de treinta años. No existe revisión de precios. El mecanismo de retribución será mixto segmentado: el canon de demanda de tráfico será del 80 por ciento y el canon de estado de la infraestructura y calidad del servicio del 20 por ciento. En cuanto a las los plazos de construcción, son diferentes en función del estado de cada uno de los tramos. En el tramo cuatro, que actualmente está en fase de anteproyecto y será desarrollado a nivel de proyecto de construcción por el concesionario, las obras deberán iniciarse entre el 1 de marzo y 1 de abril de 2010, y deberán finalizarse para el 31 de diciembre de 2011. En el caso del tramo cinco, que ya cuenta con el proyecto constructivo, las obras deberán iniciarse entre el 1 de septiembre y el 1 de octubre de 2009, y deberán estar finalizadas para el 31 de agosto de 2011. Con lo cual la ejecución completa de la autovía estaría lista para el 31 de diciembre de 2011.

La totalidad de la inversión es de 245,7 millones de euros a los que hay que añadir 10,7 millones de euros de coste de expropiaciones, dirección de obra y control de calidad y del sistema de medición de aforo y control de tráfico.

Por mi parte, nada más. Gracias, señor Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Gracias, señora Consejera, por la información. Señor Jiménez.*

SR. JIMÉNEZ HERVAS: *No hace falta que recuerde a esta Comisión que nuestro grupo es claramente contrario al sistema de peaje en la sombra y, desde nuestro punto de vista, los antecedentes nos ratifican en ello, y me estoy refiriendo a la experiencia que hemos tenido con el tema de la autovía del Camino. La reflexión que habría que hacer es realmente cuál es la urgencia, ya sé que la señora Consejera ha dado algunos datos desde el punto de vista del Gobierno, de llegar hasta el final de esta autovía en la parte de Navarra, porque lo que habría que contestar es cuándo prevé el Gobierno de Navarra que se dé la conexión con la parte de Aragón. Tenemos la experiencia de la autovía del Camino, cómo acaba en Viana y cuándo se pueda dar hipotéticamente dicha conexión. Por lo tanto, dado que uno de los argumentos para optar por el peaje en la sombra es la necesidad de poner en servicio la totalidad del trazado cuanto antes, teniendo en cuenta que un elemento que para este grupo sí es principal, como es dar un servicio de accesos en condiciones a los valles pirenaicos, la zona de Sangüesa, etcétera, pero realmente eso queda cubierto bastante antes de tener que tomar la decisión de llegar hasta el límite, allá por el monasterio de Leire, y, por lo tanto, si no hay ni siquiera una explicación razonable de cuándo se prevé la conexión, cuando menos nuestro grupo pone en duda la necesidad de la urgencia de llegar al punto límite de Navarra en la finalización. No es retrasar por retrasar, sobre todo si para llegar a ese punto límite se justifica la necesidad de optar por un sistema como es el peaje en la sombra.*

Ese es un elemento, el otro elemento es que nosotros seguimos pensando que es muchísimo más caro. Recientemente discutimos en el Pleno del Parlamento y sacamos cuentas de lo que nos había supuesto la autovía del Camino con dicho peaje comparándolo con lo que nos hubiese supuesto si se hubiese hecho por un sistema ordinario, e iba de los setecientos cincuenta u ochocientos millones a los más de mil trescientos que vamos a tener que pagar.

Y, claro, el argumento del elemento del equilibro presupuestario marcado por Europa a estas alturas es un argumento de poca consistencia por dos razones: una, porque quizás sea Navarra la única del mundo que esté defendiendo todavía la teoría del equilibro presupuestario y el déficit cero; y la segunda es que eso tiene muy poca consistencia si contemplamos que esta Comunidad, aunque no lo reconozca, puede tener en estos momentos en torno a mil trescientos millones de deuda acumulada a consecuencia del sistema de peaje en la sombra desde la autovía del Camino, puede tener no menos de seiscientos o setecientos millones derivados del peaje en la sombra de las obras subsidiarias de la primera fase del Canal de Navarra y volveremos a tener también otros seiscientos, setecientos, ochocientos millones como consecuencia de sacar al peaje en la sombra esta nueva autovía, con lo cual habrá un déficit presupuestario de no menos de dos mil quinientos o dos mil ochocientos millones de euros, que habrá que pagar durante los próximos treinta años. ¿Eso es déficit o no es déficit? ¿Qué es déficit, pues? Ese es un tema.

Mi grupo ve también otros inconvenientes. Creemos que el sistema normal, el de sacar a concurso, permitiría en estos momentos mejores condi-

ciones, permitiría una mejor competitividad y una mejor adjudicación a nivel de precios que lo que supone e implica tener que ir a unas empresas que concursan en la financiación también. Creemos que es una situación que permite el aprovechamiento desde las instituciones de unas mejores condiciones, dada la situación de crisis, a la hora de sacar y adjudicar las obras, cosa que con este sistema no nos vale.

Y acabaré dando un último argumento que también es motivo de preocupación, y es que la Consejera ha dicho que el alto precio en el que sale esta autovía se justifica en los tres viaductos, un falso túnel y dos túneles. Nosotros no vamos a cuestionar que eso encarezca cualquier obra, pero créanme que hemos estado mirando y comparando situaciones y no es ya que los tres tramos anteriores que se han hecho estén saliendo en torno a tres millones y medio, no llega a cuatro, el kilómetro, no es que la media de la autovía del Camino, incluido el tramo que tiene El Perdón o el viaducto a la altura de Puente sobre el río Arga, etcétera, esté en cuatro millones seiscientos, es que en estos dos tramos que se van a adjudicar estamos por encima de los catorce millones el kilómetro. No entendemos la desproporción por mucho que se hagan tres viaductos, dos túneles y falso túnel, y seguiremos buscando precios comparativos en obras que puedan tener dificultades similares porque tampoco tienen tantas dificultades estos dos tramos, señora Consejera. Yo no soy ingeniero, pero créame que también hacemos consultas y también se puede visualizar el terreno y créame que nosotros hemos hecho, incluso fuera de Navarra, hemos mirado infraestructuras que están haciendo y el precio por kilómetro por el que va a partir este concurso, por encima de los catorce millones el kilómetro, no lo encontramos en ningún sitio. Me gustaría que la señora Consejera nos pudiese orientar en torno a eso para justificar por qué los treinta kilómetros de las tres primeras fases se han hecho creo que ha sido en ciento seis millones y por qué los dieciséis siguientes de entrada salen en doscientos y pico. Nos gustaría que nos orientara porque la justificación de los tres viaductos, un falso túnel y dos túneles, desde luego, a este grupo, de entrada, no le cierra la discusión y las dudas que tiene. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señor Jiménez. ¿La señora Consejera quiere contestar ahora?*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Vamos a ver, no se trata de urgencia ni de no urgencia. Hay compromiso del Gobierno de poner en marcha el Plan Navarra 2012, queremos generar ese volumen de inversión, ya lo hemos dicho, nos hemos comprometido a ello, y la forma de poder poner en marcha esta inversión, por su coste, es la de la utilización de este sistema de financiación. Entendemos que el impacto de esta obra en la economía va a ser positivo de forma inmediata, pero que también es muy importante para toda la zona contar con los efectos que, como hemos dicho, y ya se han vivido en esta Comunidad, crean este tipo de infraestructuras por las zonas por las que pasan.*

Respecto a la conexión con las obras dependientes del Ministerio, le tengo que decir lo siguiente. En cuanto a la conexión física, entiendo que esta vez no va a pasar lo mismo, porque yo creo que el ministerio ya ha dicho: esta vez a mí no me pasa, y el tramo que linda con Navarra ya está en ejecución. Pero, claro, lo importante no es solamente el tramo contiguo, sino toda la autovía. Yo lo que le puedo decir es que cuando analizamos los presupuestos que presentó el Gobierno de España para este ejercicio, que, como saben, tienen que acompañarlos de una programación o de una previsión económica a unos años vista, siempre he dicho que hay un par de tramos que me preocupan pero que también se puede deducir, a modo general, que la mayoría de los tramos pretenden finalizarlos para el año 2012 y cuentan con la financiación necesaria para ejecutarlos ya sea directamente en el presupuesto o a través de diferentes sociedades públicas. Así es que, en este sentido, yo creo que vamos bastante acompasados.

Ustedes ya han dicho muchas veces que están en contra de este sistema. Efectivamente, sobraba la aclaración. Dice usted que lo discutimos en el último Pleno, bueno, conmigo no, no tuvimos la oportunidad de discutirlo aunque ahora tenemos la oportunidad y, en cualquier caso, lo que no me vale es decir: si recurriésemos al crédito ordinario... No se puede recurrir al crédito ordinario, y Navarra no es la única comunidad del mundo que defiende ahora el equilibrio presupuestario. Las normas están bien claras y son iguales para todos, para Navarra, para España y para todos los estados miembros: mientras el crecimiento económico sea superior al 2 por ciento hay que tener equilibrio presupuestario, no se permite el déficit presupuestario, y solo cuando el crecimiento económico es inferior al 2 por ciento del PIB es posible el déficit. Además, es posible el déficit solamente hasta el 0,75 por ciento del PIB, nada más. Yo se lo digo a quien me ha interpelado y a quien me está diciendo que Navarra es la única comunidad del mundo que defiende el equilibrio presupuestario. Navarra defiende lo que defiende toda Europa y lo que marca la ley, sobre todo, y lo que está reglamentado y reglado y lo que se permite, y es que solo en el caso de que el crecimiento sea inferior a dos puntos sobre el PIB está permitido el déficit público, hasta un 0,75 por ciento, lo cual no

sería suficiente en este caso y, además, siempre y cuando la deuda total acumulada no supere el 60 por ciento del Producto Interior Bruto. Además, usted... Bueno, casi prefiero dejar esto para el resto del debate porque me imagino que otros portavoces, en la línea de otras intervenciones anteriores, querrán hablar sobre ello y quizás luego pueda discutirlo con todos a la vez.

No entiendo por qué dice que no son las mejores condiciones por no sacar a concurso este proyecto por la forma ordinaria para aprovecharse... O sea, esto sale a concurso igual, quiero decir, esto va a ser un concurso público, es un concurso público esa licitación, y todos los licitadores pueden presentar mejoras al proyecto, todos.

En cuanto al precio, evidentemente, es el resultado de las exigencias de la declaración de impacto ambiental trasladadas en la práctica a una propuesta técnica de un proyecto de construcción. La orografía es muy distinta en distintas zonas y dependiendo de la orografía el coste por kilómetro de los proyectos es muy dispar. Para que se haga una idea, cuando se hacen los números muy grosso modo*, sin hablar de ningún terreno en particular, se suele decir que un kilómetro de carretera cuesta un millón de euros, un kilómetro de autovía, en condiciones normales, en una llanura, puede costar tres y un kilómetro de túnel cuesta doce millones de euros, por autovía, doble túnel, veinticuatro millones de euros. Quiero decir que a mí no me parece nada disparatado el precio del kilómetro, teniendo en cuenta la infraestructura de la que estamos hablando y la orografía de la que estamos hablando. No obstante, me encantará proporcionarle otros ejemplos para que vea que este, efectivamente, es un tramo de la obra que se encarece, por eso precisamente no puede ser licitado por la vía normal como hasta ahora, con cargo al presupuesto ordinario. Debido al volumen de la inversión necesaria es preciso acudir a un sistema de este tipo que, sin romper las leyes de equilibrio presupuestario y sin romper el tope máximo del déficit que puede acumular Navarra, etcétera, permite disfrutar a corto plazo de los beneficios que, como digo, esta autovía tiene para sus usuarios, para el desarrollo de la zona y para la economía a corto plazo. De momento esto es todo lo que tengo que decir. Gracias, señor Presidente.*

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

SR. VALERO ERRO: *Muchas gracias, señor Presidente. La verdad es que en la oposición a veces se buscan argumentos que debemos aclarar, pero la verdad es que nos deja ya con eso de no llegar al límite y de ahorrarse algún dinero... Vamos, no sabemos que la forma de oponerse a una obra es decir que no se termine.*

En definitiva, estamos ante una obra que pone término a la construcción de la totalidad de los ejes estratégicos, aprobado por este Parlamento. Esta obra supone una mejora para los valles, supone una mejora de la seguridad y supone el cumplimiento del compromiso que adquirió este Parlamento de que ningún ciudadano de Navarra se encuentre a más de veinte minutos de una vía de gran capacidad. La verdad es que esta obra se va a acelerar, no se va a hacer vía presupuesto año tras año. Creo que ahora es el momento oportuno. Por eso se llegó a un gran acuerdo con el Partido Socialista y CDN, plasmado en el Plan Navarra 2012. Vistas las necesidades y la situación de crisis que se vivía no solo en Navarra, sino también en España y a nivel internacional, de alguna forma, se consideró que era fundamental acelerar y poner los recursos públicos para generar riqueza, mantener el empleo y paliar los efectos de la crisis que estábamos viviendo. Ha dicho la Consejera que esta obra va a suponer durante este transcurso hasta el 2011 la generación de unos mil doscientos empleos, y yo creo que bienvenidos sean esos mil doscientos. Si en el plan de aceleración de 2012 podemos mantener ese nivel de empleo con todos los recursos que está poniendo la Administración, realmente en Navarra por lo menos estaremos intentando solventar la situación que sufren muchos ciudadanos con el desempleo.

El señor Jiménez plantea dos cuestiones. Viene a pedir que se emita deuda pública, aunque no se atreve a decirlo. Pero usted sabe que la deuda pública no es ilimitada, la deuda pública está limitada, como bien ha dicho la Consejera, no en el equilibrio presupuestario de las cuentas, sino en que hay un compromiso. Es verdad que se puede emitir deuda pública pero cuando el crecimiento es inferior al 2 por ciento, y el Gobierno de Navarra no va a rechazar el tema de la deuda, pero, claro, tiene que ser de acuerdo con lo que está haciendo todo su entorno, no solo España sino Europa. Por eso digo que si no se puede emitir deuda, decir que se emita deuda es hablar de un recurso, sin más, desde el punto de vista de la oposición.

Se han dicho algunas cuestiones más, como que su grupo está en contra del peaje en la sombra. Supongo que se referirá a Na-Bai, pero, desde luego, no todos los grupos que componen Na-Bai están en contra del peaje en sombra, porque no hay más que ver informaciones que, a través de Internet, se pueden conseguir muy fácilmente. Podemos hablar del Gobierno Vasco y de lo que piensa la Vicepresidencia Económica respecto a los peajes y, en ese caso, el PNV está a favor de todas estas situaciones. Es más, se da el caso de que en una infraestructura como la A-8, una infraestructura totalmente pagada, aún se sigue manteniendo el peaje no en la sombra sino peaje directo, lo que supone detraer recursos de quien

está pagando esa autopista, que está totalmente amortizada, para hacer otro tipo de inversiones. Y, en ese caso, parece ser que su grupo no se opone, no se opone a sacar esos recursos de una infraestructura totalmente pagada para poder financiar otras cosas. Incluso son más posibilistas, porque en esa política de peajes pedían que se estableciera un protocolo con Gipuzkoa que permitiera suprimir el peaje cuando las obras redujeran de forma notoria la seguridad de la calzada. Es decir, lo que de alguna forma se busca en donde se es posibilista aquí se convierte en una oposición frontal a cualquier situación en la que se hable de peaje, tanto en sombra como de peaje puro y duro en una autopista.

Hablaba también del concurso para constructores, que entendían que estábamos en mejor posición que si solo podían pujar los constructores. Y los constructores ¿cómo se financian? Es que, al final, los constructores, para ejecutar la obra, tienen que acudir también de una entidad bancaria, y, al final, tú no puedes adjudicar una obra cuando resulta que el constructor pretende cobrarla en tres años, ese no es el proceso, porque para pagarle a ese constructor en esos dos o tres años que va a ejecutar la obra tienes que ir a la deuda que no puedes utilizar. Con lo cual nos lleva usted a un callejón sin salida.

Y luego, respecto a otras cosas que ha dicho, como que por qué no se deja antes la obra porque ya no es necesaria, hombre, le puede decir a quien transita por Navarra y por esa carretera que va a terminar unos kilómetros antes de la muga con Aragón. A mí me parece que por la seguridad y por todo es necesaria, y fundamentalmente porque el propio Gobierno central está ejecutando ya ese enlace.

Luego ha sacado otro argumento, el del coste del proyecto. Desde luego, no voy a entrar en el tema porque no he entrado nunca en estos temas de los costes, porque creo que para eso están los que tienen que hacer los proyectos, los ingenieros, y no solo los ingenieros que tienen que ejecutar sino también el propio departamento con sus equipos técnicos y profesionales, que tienen que avalar los costos de esos proyectos. Claro, si ponemos en duda el sistema, en lo que nos convertimos es en unos antisistema, no anti Gobierno, poniendo en duda todo lo que sea.

Bueno, nos parece bien, Consejera, y adelante con la obra.

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

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Doy la bienvenida a la señora Consejera, a su Director General y a su Jefe de Gabinete y agradezco las explicaciones que nos han dado respecto de estas dos importantes obras para la Comunidad Foral de Navarra. Creo que es obvio, pero, en cualquier caso, quiero manifestar la posición del Partido Socialista respecto a estas dos obras y enmarcarla dentro de la colaboración presupuestaria que mantiene con el Gobierno de Navarra en esta y en otras materias. En este caso tenemos que apoyarnos en lo que viene recogido en el pacto que firmaron el Partido Socialista y el Gobierno conocido como Plan Navarra 2012. En el Plan Navarra 2012 se establecen no solamente las actuaciones sino los tiempos en los que estas tienen que ser realizadas, y estos dos tramos vienen recogidos como actuaciones números 81 y 82. Con lo cual, desde el punto de vista de los tiempos, en cualquier caso, lo que tenemos que hacer es dar cumplimiento a lo pactado, que, en definitiva, es lo que viene recogido y firmado.*

Además de esto, en el pacto presupuestario que el Partido Socialista firmó con el Gobierno de Navarra en materia de infraestructuras dejó estipulado no el peaje en sombra, pero sí el criterio de que el Departamento de Obras Públicas debería considerar la utilización de sistemas singulares de aceleración de obra pública, entendiendo que un sistema singular de aceleración de obra pública puede ser el del peaje en sombra.

El peaje en sombra, en definitiva, es un sistema de ejecución de obra que, como bien ha dicho la señora Consejera, está no solamente recomendado por la Unión Europea sino que se ha puesto en práctica por muchas comunidades autónomas y por el Gobierno de España en múltiples ocasiones. Es consecuencia de la capacidad de inversión directa de las propias Administraciones, que en algunos momentos tiene un límite, y es una forma alternativa para ejecutar obras necesarias y urgentes. En este momento de situación económica difícil y de crisis, con el efecto que eso produce, puede ser un revulsivo para la creación de puestos de trabajo, cosa que no viene nada mal, y, en ese sentido, la firma del Plan Navarra 2012 y el acuerdo presupuestario se han dado en una situación coyuntural que va en la dirección coincidente con ese tema.

El Partido Socialista considera que no hay que confundir lo que es el propio sistema de peaje en sombra y demonizarlo en su conjunto como sistema preestablecido de antemano. Es un sistema, como digo, válido y es un sistema que se puede tener en consideración, y, de hecho, se está teniendo en considerando, y nosotros aceptamos que se utilice. Otra cosa muy distinta es el uso que se puede dar a este sistema de peaje. La experiencia que tenemos en Navarra con el sistema de peaje en sombra y que todos recordamos, y seguramente de ahí viene la alarma de algún grupo político, es el sistema empleado en la autovía del Camino. Nosotros con-

sideramos que la ejecución de esas obras por el sistema de peaje en sombra podría haber sido sustancialmente mejorable. Ya denunciamos en su momento que no coincidíamos no con el sistema, sino con la forma de ejecutar esas obras que llevaron consigo una serie de consecuencias económicas negativas para esta Comunidad y que el Partido Socialista puso encima de la mesa. Por lo tanto, consideramos que es importante fijarse no solamente en el sistema, sino en el pliego. Me ha agradado escuchar a la señora Consejera decir que en este pliego de cláusulas administrativas que va a servir para licitar la obra de los dos tramos de la autovía A-21 no va a haber revisión de precios, cuestión que fue un elemento importante de disputa y de discusión política en esta Cámara. Seguramente, cuando veamos en profundidad el resto del pliego encontraremos algún otro matiz, fruto de haber tomado buena nota de aquellas cosas que no funcionaron demasiado bien en la primera experiencia de esta Comunidad, y habrá que poner en práctica algunas correcciones que mejoren el resultado final desde el punto de vista económico, y me estoy refiriendo, por ejemplo, a los tramos de contratación, que en el caso de la autovía del Camino se hicieron posteriormente, seguramente ahora estarán de otra manera, no lo sé exactamente, pero en cualquier caso me ha agradado comprobar que en este pliego no se contemple el concepto de revisión de precios.

Yo no voy a entrar en el tema de cuantificar si el presupuesto de esta obra está ajustado a los kilómetros a realizar. La obra es importante y difícil, y, desde luego, el señor Jiménez decía que él no es ingeniero, pero yo creo que ninguno de los que estamos aquí. Supongo que estará justificado y, si no, en cualquier caso, las empresas, lógicamente, podrán hacer las ofertas económicas que consideren oportunas y a lo mejor esas ofertas tienen una baja importante, teniendo en cuenta lo que el señor Jiménez apuntaba.

Resumiendo, la posición del Partido Socialista es que estas obras hay que hacerlas dentro del marco que está establecido y se contempla en el Plan Navarra 2012, por lo tanto, ni acelerar ni retrasar, sino iniciarlas para que se puedan culminar en las fechas previstas, dando cumplimiento, en definitiva, al acuerdo que entre el Gobierno y el Partido Socialista se suscribió en su momento. Por lo tanto, nada tenemos que objetar, estamos totalmente de acuerdo en que las obras se inicien ya y únicamente instamos a la señora Consejera y al departamento a que se hagan las cosas bien, como no dudo de que se van a hacer. En cualquier caso, el Partido Socialista, en la línea de colaboración, por una parte, pero de vigilancia política de oposición por otra, estará al tanto de cómo van las cosas, pero sin poner en cuestión el sistema. Nos alegramos de la parte final de ese pliego, que probablemente ya está apuntando a que hay sustanciales mejoras respecto del anterior, y acabo simplemente manifestando nuestro deseo de que las obras finalicen en el tiempo previsto, en las condiciones adecuadas y que supongan una mejora para ese eje transpirenaico de la Comunidad Foral que facilite el acceso hacia el Mediterráneo. Muchas gracias.

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

SR. BURGUETE TORRES: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, arratsalde on, señorías. Quiero dar la bienvenida a la señora Alba, Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, al señor Echávarri y a su Jefa de Gabinete, que la acompañan en esta tarde en la que nos ha explicado las razones de por qué el Gobierno de Navarra ha elegido el procedimiento denominado de peaje en sombra, entre comillas, como sistema de concesión que va a hacer posible que la autovía pirenaica, la A-21, sea una completa realidad en todo el tramo de la Comunidad Foral de Navarra, cuya responsabilidad recae en él. El CDN quiere recordar que allá por el año 2001, principios del año 2002, fuimos bastante exigentes a la hora de desarrollar esta autovía. La mejora de la comunicación de la Nacional 240 era una reivindicación de aquel entorno, de aquella zona, desde hacía muchísimo tiempo, y en el Plan de Carreteras del año 2002, que aprobó este Parlamento, se incorporó la necesidad de ejecutar los tramos correspondientes de la autovía pirenaica o subpirenaica, que es como se le llamaba en aquel momento. Con los datos que nos ha aportado la Consejera tenemos que decir que estamos satisfechos del desarrollo de la ejecución, porque, entre otras cosas, tenemos ya un horizonte temporal que finaliza en el año 2001. Por lo tanto, nueve años después de que aquella idea empezara a fraguar podemos decir que esta autovía pirenaica va a ser una completa realidad en todo el tramo navarro.*

Es cierto que en algunos momentos, en algunos tramos, se ha utilizado el presupuesto ordinario, por llamarlo de alguna manera, y que en esta última fase, en estos dos últimos tramos, los tramos cuatro y cinco, se ha planteado un sistema, que es el de peaje en sombra, que nosotros no tenemos ningún reparo en decir que hemos defendido desde el primer momento que se planteó por el Gobierno en esta Cámara. Lo apoyamos con rotundidad cuando se planteó, en el año 2002, y así se aprobó una ley foral en esta Cámara para poder desarrollar las obras de la autovía del Camino. Recordemos que se trataba de más de trescientos millones de euros, y ese sistema permitió que en tres años y unos pocos meses esa autovía fuese una completa realidad. Por eso, evidentemente, defendemos y compartimos que también los tramos cuatro y

cinco, complejos, y, por tanto, caros, con base en los informes de los expertos, de los que entienden, con una inversión de doscientos cuarenta y cinco millones de euros, sean una realidad.

Es evidente que esta autovía nos va a dar unas posibilidades, unas alternativas que no teníamos hasta este momento. Va a permitir, como bien se ha señalado ya, un mayor equilibrio territorial, una mayor permeabilidad de una zona de la Comunidad Foral de Navarra, la zona nororiental, necesitada de voluntad política, de discriminación, de inversión. Creo que este es un ejemplo de esa apuesta clara y decidida por el equilibrio territorial que hace y ha hecho el Gobierno durante los últimos años.

Por tanto, sobre el formato, sobre el modelo y sobre la ejecución no tenemos nada más que hacer sino apoyar y respaldar al Gobierno en todas y cada una de las actuaciones, recordando también que esta autovía subpirenaica o pirenaica puede ser la tercera obra en la que se utilice el sistema de peaje en sombra, después de la autovía del Camino y el Canal de Navarra. Y es evidente que es un formato, un modelo no muy depurado, porque en el año 2002 fue la primera vez que se utilizó, por eso ahora, una vez que se va teniendo más experiencia en el desarrollo, puede dar mejores resultados que en situaciones anteriores.

Por todo ello, y desde nuestro punto de vista, vamos a apoyar y respaldar todas las acciones que el Gobierno viene desarrollando en esa dirección. Hoy podemos decir para la satisfacción yo creo que de todos que esta obra va a ser una completa realidad en el año 2011, pero tengo algunos interrogantes que me gustaría plantearle a la Consejera. En la medida en que la experiencia que tenemos de obras anteriores y en que no somos una isla en el mundo, sino que estamos conectados con España, con Europa, con el mundo, ya no solo por las nuevas tecnologías sino también con las infraestructuras viarias, bueno, la Consejera ha hecho una serie de afirmaciones que pueden dar pie a trasladar cierta tranquilidad, pero a mí me gustaría, aun sabiendo y reconociendo que no son de su competencia, que nos aportara algunos otros datos con respecto a los tramos de Aragón, cuya competencia recae en el Ministerio de Fomento. He copiado literalmente que la mayor parte de los mismos se desarrollarán los próximos años, entonces, yo no sé si eso de la mayor parte de los mismos y en los próximos años quiere decir si es para el año 2012 y todos los tramos hasta Jaca. Entonces, yo le agradecería, aun reconociendo que no es de su competencia, porque, en fin, yo creo que deberíamos intentar tener por lo menos una orientación, y es verdad que también otros Diputados pueden preguntarlo en las Cortes Generales, y, evidentemente, nos aportarían una información que yo por lo menos no tengo, hasta este momento no hemos tenido traslación a los medios de comunicación de esos datos, por tanto, lo pueden hacer en el momento que lo consideren oportuno, pero a mí, si me lo permite la señora Consejera, simplemente me gustaría que hiciera esa aportación o esa apostilla para ver en qué fechas está prevista la ejecución de los tramos competencia del Estado en el ámbito de Aragón, porque yo creo que la experiencia de la conexión con La Rioja de la autovía de Camino no ha sido una experiencia gratificante, por lo menos para la Comunidad Foral de Navarra, yo no sé si lo habrá sido para otras Administraciones.

Yo le pediría eso, y, además hay otra cuestión, y es que no sé si la autovía tiene contemplado en los tramos de conexión una vinculación real con el Valle del Roncal o tiene que ser una cuestión que se desarrolle a posteriori, y me explico. La autovía se va a ejecutar y me gustaría saber si desde la autovía hasta la conexión con Burgui, si es que va a haberla, está incorporada o no en los proyectos que tiene el Estado contemplados, porque ahí puede caber también la disfunción de que es una conexión que conecta a Navarra con la autovía pero no la conecta con los tramos de Navarra, porque son territorio de Aragón, por tanto, competencia del Estado. Entonces, en este no galimatías, porque, evidentemente, un galimatías es mucho más complicado que todo esto, pero, bueno, en esta situación, me gustaría, por lo menos para tener esa información, nada más, que nos hablara de cuál es la realidad de la conexión con el Roncal, porque, evidentemente, en el caso de Salazar por la Venta de Judas va a suponer una mejora sustancial con respecto a la situación anterior pero con respecto al Valle del Roncal está claro que la conexión desde Burgui hasta la autovía en los tramos o en la longitud, que puede ser de catorce, de diez o de dieciséis kilómetros, dependiendo de por dónde se pueda desarrollar, es evidente que también esa conexión le va a dar unas alternativas, unas opciones de futuro, unas conexiones que, indiscutiblemente, hoy no tiene, y, aunque la competencia no sea de Navarra, es evidente el efecto positivo que puede generar en el Valle del Roncal, responsabilidad del Gobierno de Navarra.

Por tanto, respaldamos el proceso. El portavoz de Nafarroa Bai, y con esto finalizo, señor Presidente, ha hecho una serie de afirmaciones que yo no puedo compartir, porque parece que ha venido a decir que el peaje en sombra está justificado por la urgencia, y entonces, ¿qué les podríamos decir a los alcaldes y a los lugareños y a la gente que vive en esa zona de Navarra?, ¿que no hay que utilizar el peaje en sombra porque vamos a ver si somos capaces de habilitar año tras año una partida presupuestaria y en vez de acabar en el año 2011 acabaremos en el 2017, 2018 o 2019? Porque es cierto

que esta es la única alternativa de financiación que tenemos en este momento, porque no es que nosotros defendamos el equilibrio presupuestario ni lo contrario, lo que pasa es que hay una norma que cumplir y hay una ley de estabilidad y, por tanto, tenemos el margen que tenemos, y el peaje en sombra permite que podamos decir que esa obra va a ser realidad en el año 2011. Seguro que el señor Jiménez dice que él también quiere ejecutar la autovía, pero, claro, si hemos de asociarlo a una financiación presupuestaria habrá que reconocer que tendremos que tardar más tiempo, por tanto, habrá que decirles a los ciudadanos de aquella zona que si no se utiliza este formato, que es el que legalmente cabe, habrá que utilizar otros que, evidentemente, ralentizarán la ejecución demorándola hasta los años 2015, 2016, 2017 o 2018.

También me preocupa que se intente generar –igual estoy equivocado– ciertas dudas a la hora de la valoración de los costes. Yo no sé si esta es una dinámica habitual, se va utilizando con cierta frecuencia en las últimas semanas, pero, en fin, creo que el departamento ha dado muestras durante muchísimos años de una capacidad y una suficiencia extraordinaria y sus técnicos han venido desarrollando el trabajo con absoluta diligencia y, por tanto, yo tengo plena confianza en que si cuesta doscientos millones de euros es porque realmente las características técnicas lo requieren.

Por tanto, respaldo una vez más al Gobierno y a su departamento y a los técnicos, que realmente son los responsables, los competentes, los que tienen acreditada una capacitación profesional para ejecutar y señalar los proyectos en los términos que corresponda. Muchas gracias, señor Presidente.

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

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías. Buenas tardes, señora Consejera, señor Echávarri y también Jefa de Gabinete que la acompaña. Las cosas estaban claras antes de empezar la sesión, en el sentido de que hay grupos de la Cámara que entienden que la fórmula de peaje en sombra es una fórmula aceptable para la realización de ciertos proyectos mientras que otros consideramos que no por dos razones fundamentales y muy sucintas, y no es cuestión de convencernos, puesto que no lo van a lograr. Simplemente, consideramos que es más caro y que el control escapa de la dinámica propia del Parlamento. Es más caro porque las empresas se prestan a realizar una obra importante, ponen su dinero, pero, lógicamente, quieren beneficios, y esos beneficios luego se adornan o se plantean, pues ellos son los que tienen que tener toda la responsabilidad del mantenimiento y demás de la obra realizada. Lo que está claro es que las razones que en este momento están vertiendo el Gobierno y el Partido Socialista, como socio preferente, son unas razones que sirven para una cosa y para la otra. Nosotros entendemos que no es real decir que esta es la única fórmula que nos permite tener en un tiempo récord una obra de estas características. Consideramos que el Gobierno se está endeudando a treinta o a cuarenta años de la misma manera que se puede endeudar un Gobierno en esas fechas o en esos tiempos o en esos límites para una realización de obra controlándola y dirigiéndola él mismo. Son dos formas distintas de entender el desarrollo de las obras y su forma de financiación. Y, desde luego, hemos tenido una experiencia claramente amarga y desagradable, como así fue recogido por la propia Cámara de Comptos, porque los gastos se habían disparado por dos razones fundamentales: una era la revisión de precios, respecto a la que hubo un debate político importante en la Cámara sobre si estaba o no recogida esa modificación y si el Gobierno tenía que hacer frente a ese pago; y la otra era el adelanto de la obra, que también se había estipulado en una cantidad importante, para evitar, como recuerdo que dijo el Consejero, posibles muertes de personas que utilizaban la vía.*

Yo creo que, en ese sentido, hoy estamos en una coyuntura complicada, difícil, no hay que renunciar a hacer obra, pero, desde luego, es evidente que ni la necesidad imperativa del tema del equilibrio presupuestario ni estabilidades de otro tipo serían un objeto discutible por parte de ninguna entidad monetaria ni de ningún órgano nacional o internacional en el caso de una obra que se necesita, que está justificada y que es oportuno hacerla por la reactivación, por la necesidad, por el equilibrio territorial, por lo que queramos. El nivel de endeudamiento y el nivel de déficit público en el ámbito internacional es de tal magnitud que, desde luego, plantearlo desde el ámbito propiamente de la Comunidad cuando menos parece irrisorio.

Esta es la fórmula por la que ha optado el Gobierno, cuando la experiencia no ha sido favorable. Parece que visto lo desfavorable de esa experiencia en la autovía del Camino se quieren corregir algunas cuestiones, pero no es menos cierto que aquí hay un interés, lógicamente, de los empresarios que van a apostar por esa obra a los que hay que pagársela, y esos costes son añadidos a la propia obra por las compensaciones que ha comentado la Consejera, que, lógicamente, entran en todo lo que es este sistema de financiación. Aquí cada cual busca su beneficio. Aquí, como en cualquier inversión, se hace a largo plazo y lo que hay que hacer es establecer año tras año en los presupuestos ordinarios la correspondiente partida para hacer frente a la obra y hacer frente a los gastos. Y eso se puede hacer, y en estos momentos todavía más, porque ya digo que ninguna autori-

dad monetaria de ningún tipo va a poner el grito en el cielo por esta práctica.

Para acabar, vuelvo a decir que nos parece que es una práctica más cara, como está reconocido, que no es mejor que hacerlo desde la propia responsabilidad pública con el ejercicio presupuestario año tras año y que lo que hace es diferir a muchos años un coste que en principio es más caro. Eso mismo se puede hacer con los presupuestos, como todos sabemos, simplemente es cuestión de oportunidad y de que luego cada cual viste el santo como cree más oportuno para venderlo o para presentar una procesión mejor.

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

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero agradecer a todos los portavoces la bienvenida que nos han dado a mi equipo y a mí y también sus aportaciones y sus intervenciones. Voy a ir en el orden inverso, así lo tengo más fresco en la memoria. Entonces, si no le he entendido mal, señora Figueras, usted propone hacer esta obra en treinta o cuarenta años. En vez de asumir unos compromisos de pago en treinta años, fraccionamos y con ese mismo compromiso de pago hacemos la obra en treinta años. Sinceramente, eso no tiene ningún sentido. Ustedes dicen: recurran a la emisión de deuda pública. Es que no es posible, es que no siempre es posible recurrir a la emisión de deuda pública. Este Gobierno no renuncia al déficit, no está empecinado en el equilibrio presupuestario, de hecho, hace cuatro días anunció que iba a contraer un crédito muy importante con el Banco Europeo de Inversiones. Estamos tratando de optimizar todos nuestros recursos y de acudir a toda la financiación que nos sea posible para poner en marcha este plan tan importante que es el Plan Navarra 2012, que tiene más de cuatro mil quinientos millones de inversión. Todas las actuaciones de este plan son importantes y todas van a producir una transformación muy importante de Navarra a nivel social, a nivel productivo, porque todas tienen sus consecuencias, como digo, en el tejido social y en el tejido productivo. Todas ellas son importantes, pero con los recursos naturales del presupuesto y con la capacidad de endeudamiento que tenemos no es suficiente, y por eso se puede acudir a una herramienta como esta, que está perfectamente recogida a nivel normativo, legalizada, etcétera, y que se puede utilizar sin que tenga consecuencias en la consolidación de deuda de la contabilidad de la Comunidad Foral de Navarra. Por cierto, el resto de la deuda no es gratis, es que parece que con esta fórmula se paga y si contraes deuda de otra manera no se paga. Es que la deuda pública se ha venido pagando habitualmente al cinco y pico por ciento, y la deuda que se puede contraer en una operación de este tipo está al 6,38 en este momento, según ha fijado el estudio de viabilidad de la A-21. Claro que es algo más caro, pero es a lo que puede uno acceder. Hombre, yo también le diría a mi hijo: hijo mío, paga la casa al contado, que te va a salir más barato que hacer una hipoteca, pero ¿ya puede mi hijo hacer eso?, bueno, aparte de que es menor de edad y no le hace ninguna falta una casa en este momento, pero quiero decir que claro que es algo más caro, pero uno tiene que poner en la balanza cuando le toca gobernar qué es prioritario y qué es mejor, y si se considera que es importante que en un plazo relativamente corto de tiempo... Porque era septiembre de 2006 cuando se puso en servicio la autovía del Camino y desde entonces ha sido autovía del Camino, A-68, será 121-A, será A-21. Si en el plazo máximo de seis años, porque estamos hablando de diciembre de 2011, perdón, de cinco años, se ponen en servicio todos los ejes estratégicos de Navarra, con todo lo que ello supone para el equilibrio territorial, para el potencial desarrollo económico y social, para el acceso de los ciudadanos al trabajo, a los servicios, a las oportunidades, creo que la decisión, desde luego, desde nuestro punto de vista, aunque por supuesto que puede ser opinable y cuestionable, es clara. Y, además, no hay tanta diferencia, porque el resto de la deuda no es gratis.*

Ustedes hacen siempre referencia a la A-12, pero aquí estamos para hablar de la A-21. Yo no quiero que el Presidente me llame a la cuestión, pero es que a una le dan ganas de contestar, porque el otro día el señor Jiménez dijo una serie de inexactitudes, por no decir mentiras, por decirlo eufemísticamente, que a una le tiembla todo, porque no hay derecho a que se venga aquí a decir según qué cosas sin ningún criterio. En concreto el portavoz de Izquierda Unida, y perdone porque me ha venido al hilo mirándole a usted, decía: es que ahora el precio oficial del dinero es del uno y medio y estamos pagando el ocho no sé qué. Oiga, de verdad, si el señor Erro es capaz de conseguir el dinero al uno y medio es un crack*, o sea, que me diga cómo y dónde, de verdad, porque no se puede confundir a la opinión pública diciendo medias verdades, y la realidad es que la deuda pública tiene un coste, que recurrir a un crédito ordinario también tiene un coste y que, además, tienes que tener la posibilidad, porque estamos constreñidos por una normativa legal que es la que hay que aplicar y es la que el Gobierno de Navarra defiende, no el equilibrio presupuestario en recesión económica. Entonces, bueno, yo creo que con esto he podido contestarle.*

Respecto a CDN, vamos a ver, por aclarar su inquietud, le diré que sí está prevista esa conexión con el Valle del Roncal. Hay alguna discrepancia

respecto al paso por Sigüés, respecto a si el paso va a atravesar o no esa localidad. Sé que en el ejercicio de sus responsabilidades el alcalde de Sigüés pretende convencer al ministerio de que las cosas sean de una manera y no sé al final cómo resultará esa solución concreta, pero sí está prevista la conexión.

En cuanto a cómo están los tramos en Aragón y en el resto, yo puedo decirle que del total de los treinta tramos de esta autovía fuera de la Comunidad Foral, en este momento están uno en servicio, que es un tramo de once kilómetros, la variante de Barbastro; diecinueve adjudicados, que suponen 122,69 kilómetros de los 205,69 que suponen las obras para el ministerio; sin adjudicar en este momento hay diez tramos, que suponen setenta y dos kilómetros. De estos diez tramos, como le he tratado de explicar antes, ocho cuentan con la programación económica suficiente como para que se puedan licitar a lo largo de este año y ejecutar en el plazo de aquí al año 2012. Solamente hay dos, que son el de Jaca y el de Santa Cilia de Jaca, que no gozan... Son los dos más caros, eso es cierto, uno cuesta ochenta millones y el otro cien. Uno de ellos tiene reflejada en la previsión económica del Gobierno el 50 por ciento de su financiación de aquí a 2012, y el otro tiene cero asignación, y a mí la verdad es que eso me preocupa, pero también hay que ser sensatos y decir que son dos tramos, eso sí, los más caros de treinta tramos de los que, como digo, diecinueve están adjudicados, uno en servicio y diez pendientes de licitar.

Por aclarar, porque lo han dicho varios portavoces, el Canal de Navarra no se ejecuta mediante el peaje en sombra, es la puesta en riego de determinadas áreas independientes del Canal de Navarra. Lo digo por matizar y por aclararlo, porque a lo mejor hay alguna persona escuchándonos que no lo tiene claro y mañana puede publicar algo erróneamente.

Dice usted que por qué se siembran dudas sobre el coste. Bueno, pues porque es la manía o la costumbre del señor Jiménez, sembrar dudas sobre si este Gobierno se dedica a hacer ricos yo no sé a quiénes, pero, vamos a ver, en este tiempo mi equipo, que es magnífico, me ha conseguido algunos datos de referencia para que vean que los costes de esta autovía no son tan desorbitados. Por otra parte, si se cumple lo que hace sospechar el señor Jiménez muy sucintamente, espero que cuando se cierre el plazo de licitación de ofertas yo tenga unas cien, doscientas trescientas o más ofertas para este tramo que licitamos con tan generosa cuantía económica.

En Asturias, la segunda autovía más cara de España, 22,58 millones de euros el kilómetro. En la autovía del Mediterráneo, en el tramo Nerja-La Herradura, 15,92 millones de euros el kilómetro y en el tramo La Herradura-Taramay 17,29 millones de euros el kilómetro. En Santander, en la autovía de la Meseta, 16,7 millones el kilómetro en el tramo Molledo-Pesquera. Y, para no irnos tan lejos, en el tramo guipuzcoano de la 121-A, que no es autovía, es una carretera de alta capacidad, pero es una carretera, creo que sale a algo más de nueve millones de euros el kilómetro, y es, como digo, carretera sencilla, no autovía. Quizás usted no ha podido encontrar esos ejemplos, afortunadamente mi equipo sí y rápidamente.

Quería decirle, señor Burguete, que hasta ahora se han ejecutado unos tramos que por sus características técnicas podían ser asumidos por el presupuesto. El Gobierno de Navarra, en el que su formación política y la mía comparten responsabilidades, como usted bien sabe no tiene ninguna obsesión ni interés por encarecer las cosas, ni mucho menos. Cuando es asumible, es posible y es factible acometer las obras con el presupuesto sin interrumpir, romper, dejar atrás el resto de obras tan necesarias también en Navarra, porque recordemos que ahora estamos realizando unas importantes inversiones en toda la zona pirenaica pero también todas las variantes del eje del Ebro, etcétera, como digo, sin dejar de hacer otras cosas que también son muy importantes, cuando ha sido posible se ha asumido desde el presupuesto. En este caso nos encontramos con estos tramos en los que la forma de licitar debe ser esta.

Respecto al portavoz del PSN, evidentemente, me parece estupendo, como no puede ser de otra manera, que hagan su labor de vigilancia y oposición, porque además es una labor necesaria en democracia y yo creo que es, además, una labor que alienta mucho al Gobierno a hacer las cosas bien. Me parece estupendo y, además, agradezco mucho su actitud de colaboración, pero me gustaría aclarar que en este pliego, efectivamente, va a haber algunas diferencias respecto al anterior, como, por ejemplo, que el plazo sea fijo, que la retribución al concesionario sea medida en un 80 por ciento por el tráfico pero en un 20 por ciento por la disponibilidad y la calidad del servicio y, efectivamente, que no haya revisión de precios, pero esto, fundamentalmente lo de que no haya revisión de precios, que es a lo que ustedes han hecho referencia de forma más concreta, a que actualmente está en vigor la Ley Foral 5/2006, de Contratos, en cuyo artículo 116.1 se habla, efectivamente, de que en los contratos de concesión no habrá revisión de precios en los tres primeros años y, por lo tanto, como las obras duran menos, esta ley que ahora existe pero que cuando se hizo el pliego de la autovía del Camino no existía, bueno, pues nos dice que eso debe ser así y nosotros, como no puede ser de otra manera, como siempre, como han dejado claro por los diferentes informes técnicos de esta misma Cámara, de los servicios

jurídicos del Departamento de Obras Públicas pero también de los servicios jurídicos generales del Gobierno de Navarra, cumplimos la ley.

Por finalizar, y en referencia a unas palabras que me ha recordado la intervención del portavoz de UPN, quiero aclararle, señor Jiménez, porque no se lo había dicho en la primera intervención, se me había olvidado, que el compromiso de pago no es déficit ni deuda, son cosas distintas, y es que, además, específicamente se recurre a este sistema porque no supone ni déficit ni deuda, es que no es lo mismo. Es que es incorrecto lo que usted dice, como tantas otras cosas que dijo en el pasado Pleno, pero qué le vamos a hacer, esa era otra sesión, no intervine, se me pasó el turno, pero, en cualquier caso, quiero dejar claro que no puedo estar más en desacuerdo con este tipo de afirmaciones que usted hace haciendo creer que el coste de las obras puede estar sobredimensionado echando por tierra el valor jurídico y económico que tiene una herramienta tan importante para poner en marcha una obra tan importante, esta y otras que puedan venir, y, desde luego, no lo acepto y niego la mayor. Es que usted tiene la costumbre de dar a entender que nos dedicamos a hacer ricos a yo qué sé qué determinadas personas. Yo le tengo que recordar que en la pasada licitación hubo dos ofertas, una fuera de pliego, y en esta ya veremos. Si le parece a usted tal bicoca, tal chollo, yo espero ver su oferta entre las que se presenten, sinceramente. Nada más. Buenas tardes.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pajares Azpíroz): *Muchas gracias, señora Consejera, por la claridad de la información y la calidad de la misma. Sin más asuntos que tratar, levantamos la sesión. Buenas tardes.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 42 MINUTOS.)