



# DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE NAVARRA

---

VII Legislatura

Pamplona, 17 de junio de 2009

NÚM. 11

---

## COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. KOLDO AMEZKETA DÍAZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 17 DE JUNIO DE 2009

### ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar del grado de ejecución del [II Plan Director de Carreteras](#), presentada por el G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra.
- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el incumplimiento del mandato de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico de retirar la grava vertida en el cauce del río [Bidasoa](#), presentada por el Ilmo. Sr. D. Koldo Amezketa Díaz.
- Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a que en un plazo máximo de un mes cumpla la Ley Foral 18/1986, de 15 de diciembre, del Vascuence, en cuanto a la [rotulación bilingüe](#) de los paneles viarios en la zona vascofona, presentada por el G.P. Nafarroa-Bai.

## SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 34 minutos.

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar del grado de ejecución del II Plan Director de Carreteras, presentada por el G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra (Pág. 2).**

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

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

En el turno de intervenciones de los portavoces parlamentarios toman la palabra el señor Vázquez Royo, a quien responde la Consejera, los señores Valero Erro (G.P. Unión del Pueblo Navarro), Jiménez Hervás (G.P. Nafarroa Bai) y Burguete Torres (A.P.F. Convergencia de Demócratas de Navarra) y la señora Figueras Castellano (A.P.F. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua), a quienes contesta, conjuntamente, la Consejera (Pág. 6).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 51 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 51 minutos.

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el incumplimiento del mandato de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico de retirar la grava verti-**

**da en el cauce del río Bidasoa, presentada por el Ilmo. Sr. D. Koldo Amezketa Díaz (Pág. 16).**

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia interviene el señor Amezketa Díaz (G.P. Nafarroa Bai) (Pág. 16).

A continuación toma la palabra la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señora Alba Cuadrado (Pág. 17).

En el turno de intervenciones de los portavoces parlamentarios toman la palabra el señor Amezketa Díaz, a quien responde la Consejera, y los señores Valero Erro, Vázquez Royo y Burguete Torres, a quienes responde, conjuntamente, la Consejera (Pág. 18).

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 a que en un plazo máximo de un mes cumpla la Ley Foral 18/1986, de 15 de diciembre, del Vasculence, en cuanto a la rotulación bilingüe de los paneles viarios en la zona vascofona, presentada por el G.P. Nafarroa-Bai (Pág. 21).**

Para defender la moción toma la palabra el señor Etxarri Pellejero (G.P. Nafarroa Bai) (Pág. 21).

En el turno a favor intervienen el señor Valero Erro y la señora Figueras Castellano. En el turno en contra toman la palabra los señores Vázquez Royo y Burguete Torres. Réplica del señor Etxarri Pellejero (Pág. 22).

Se rechaza la moción por 4 votos a favor, 10 en contra y ninguna abstención (Pág. 23).

Se levanta la sesión a las 18 horas y 39 minutos.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 34 MINUTOS.)

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar del grado de ejecución del II Plan Director de Carreteras, presentada por el G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra.**

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Amezketa Díaz): *Buenas tardes. Señora Conseje-*

*ra, señor Director General, señora Jefa de Gabinete, gracias por su presencia en esta Comisión, en la que tenemos tres puntos en el orden del día. El primero es la comparecencia de la Consejera, solicitada por el grupo socialista, para informar del grado de ejecución del segundo Plan Director de Carreteras. Señor Vázquez, tiene la palabra.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes. En primer lugar, doy la bienvenida a la señora Consejera, a su Director General y a su Jefa de Gabinete y saludo, cómo no, a los Parlamentarios que componemos*

*esta Comisión de Obras Públicas del Parlamento de Navarra.*

*Efectivamente, el Partido Socialista ha solicitado la comparecencia de la señora Consejera ante esta Comisión con el fin y objetivo de conocer de primera mano lo que ha supuesto hasta este momento la evolución y el desarrollo del segundo Plan Director de Carreteras. Tengo que decir del mismo, como datos obvios, que tenía una vigencia comprendida entre los años 2002 y 2009, está próximo a su finalización, que dicho plan contenía ciento cincuenta actuaciones, y estando en la recta final de este periodo de sesiones y considerando que cuando reiniciemos el próximo quedarán tan solo cuatro meses para que finalice dicho plan, el Partido Socialista ha considerado oportuno y necesario solicitar esta comparecencia para conocer lo que de alguna manera de forma esporádica hemos ido conociendo o conocemos por la labor parlamentaria que se desarrolla tanto en Comisión como en Pleno. Pero, indudablemente, estamos ante un elemento de mayor envergadura, desde nuestro punto de vista, de lo que significaría dar por finiquitado un plan y estar a caballo de lo que sería la configuración de uno nuevo, con lo cual, y entendiendo que todo esto es así, y recordando cuáles eran las previsiones del segundo plan, que seguramente todos conocemos, si que nos gustaría conocer cuántas de las previsiones que contiene el plan se han ejecutado, cuántas y cuáles van a poder ser ejecutadas hasta que finalice la vigencia de dicho plan, es decir, hasta diciembre de 2009, cuántas y cuáles van a quedar sin ejecutar, qué actuaciones de las inicialmente previstas considera el departamento que no es necesario ejecutar, en el caso de que no se ejecuten todas las actuaciones, como es obvio y parece ser que va a ser así, desde su punto de vista, qué causas o motivos han impedido que el plan no se haya ejecutado en su totalidad.*

*¿Considera también la señora Consejera que se han alcanzado los objetivos previstos en el plan? Si bien es verdad que usted no fue la responsable de su elaboración, tengo que reconocerle que usted es responsable de su ejecución en los dos últimos años como Consejera de Obras Públicas, aunque también es obvio reconocer que el partido que le sustenta, Unión del Pueblo Navarro, lo es de la totalidad del mismo, con lo cual estaríamos hablando de una especie de examen o análisis de lo que se planificó, de lo que se ha desarrollado, de lo que queda por desarrollar y de lo que sería en este caso necesario conocer para tener la base fundamental. No nos ha gustado cómo se han hecho algunas cosas, otras seguramente ni siquiera cómo se han planificado, y en ese sentido sería bueno que reflexionásemos todos, en una etapa política diferente, de colaboración presupuestaria en el caso del Partido Socialista, para que en la medida*

*de lo posible seamos capaces de elaborar y confeccionar un tercer plan director; del que todavía no conocemos detalle, y en la medida en que usted nos avance el desarrollo de lo que desde su punto de vista ha sido el segundo, en el próximo periodo de sesiones, en lo que va de septiembre a diciembre, podremos sentar las bases de lo que puede ser la elaboración de un tercero.*

*En ese sentido, a tenor de lo que he dicho anteriormente, en cuanto a las mayorías parlamentarias en este Parlamento, requerirá la aportación y colaboración de otros grupos políticos, y en ese sentido el Partido Socialista está ahí, no hay que olvidar que somos colaboradores presupuestarios del Gobierno de Navarra y no tenemos ninguna intención de dejar de serlo, siempre que las cosas funcionen adecuadamente, pero todo ello nos debe llevar a configurar un nuevo plan que de alguna manera contribuya a satisfacer el interés general de Navarra como cuestión fundamental y, en definitiva, a intentar solucionar de la mejor manera posible los problemas que en materia de infraestructuras, sobre todo de carreteras, tiene nuestra Comunidad Foral. A pesar de reconocer y de tener claro que Navarra es una comunidad que ha avanzado bastante en materia de infraestructuras, indudablemente todavía no podemos darnos por satisfechos porque queda por hacer y, en ese sentido, nuestras aportaciones, lógicamente, irán encaminadas a intentar contribuir a que se confeccione un tercer plan director que sea más creíble que el anterior, porque muchas de las actuaciones que estaban previstas ni siquiera se han iniciado, a pesar de que algunas de ellas eran cuestiones estratégicamente importantes para esta Comunidad. Desde luego, no era yo en ese momento responsable de esta área ni por supuesto Parlamentario, en cualquier caso, creo que se haría con la mejor voluntad, pero, indudablemente, habrá que reconocer que algunas previsiones que se hicieron no estaban bien calculadas ni el tiempo ni en la planificación ni en el presupuesto y eso ha permitido concluir que algunas de ellas, siendo muy importantes, ni siquiera se han iniciado. Por lo tanto, todo ello nos debe llevar en este momento a considerar muy importante y necesaria esta comparecencia, para que nos sirva a todos para intentar forjar un tercer plan director que sea bueno para los próximos años para la Comunidad Foral de Navarra. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Amezqueta Díaz): *Muchas gracias, señor Vázquez. Señora Consejera, tiene la palabra.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenas tardes. A mí, sinceramente, nada me alegraría más que lograr el consenso*

*necesario y si es posible la unanimidad para sacar adelante el tercer plan de carreteras, cosa que no pudo ocurrir con el segundo plan, que fue aprobado en esta Comisión el 12 de noviembre de 2002 con siete votos a favor, seis abstenciones y uno en contra, pero, como quiera que hoy tenemos que dar cuenta del segundo Plan Director de Carreteras, comenzaré mi exposición al respecto.*

*Para mí, desde luego, es un placer comparecer esta tarde ante ustedes para informarles del grado de ejecución del segundo Plan Director de Carreteras 2002-2009. Este plan director, como ya he comentado, fue aprobado por este Parlamento, por esta Comisión el 12 de noviembre de 2002, y con él que se consolidó un proceso planificador en el ámbito de la programación, construcción y conservación de la red viaria de la Comunidad Foral.*

*Antes de iniciar mi exposición, quisiera destacar que el segundo Plan Director de Carreteras es, como su propio nombre indica, un plan director, es decir, es un plan en el que se establecen las directrices de desarrollo futuro de la red viaria a medio plazo, en este caso para un horizonte de ocho años.*

*Y es así cómo en el año 2002 se concibió este segundo Plan Director de Carreteras, con base en los siguientes principios estratégicos: ofrecer a los ciudadanos una red viaria acorde y en paralelo con el nivel de desarrollo social y económico de Navarra; facilitar al tejido empresarial una red de comunicación de conexiones viarias que faciliten la conectividad de la Comunidad Foral de Navarra; equilibrar las comunicaciones en el territorio navarro; situar al 99 por ciento de la población navarra a menos de veinte minutos de una vía de gran capacidad; compatibilizar la mejora de la red viaria con el respeto al medio ambiente; incrementar la seguridad vial; y facilitar el acceso de los ciudadanos a los servicios, al trabajo y al ocio.*

*Con base en estos principios, el segundo Plan Director de Carreteras programaba para ejecutar entre los años 2002 y 2009 un total de ciento cincuenta actuaciones, como bien ha dicho el portavoz socialista, pero en el desarrollo de ese plan se han subdividido y tramificado, transformándose en ciento setenta, de las cuales trece, y de este modo contesto ya a una de sus preguntas, se han reconsiderado bien porque hay un deseo expreso y mayoritario de la población afectada de no llevar a cabo su ejecución, bien por problemas técnicos, o bien por haberse modificado las circunstancias que motivaron su inclusión en el plan. Por lo que el plan actualmente queda integrado por ciento cincuenta y siete actuaciones.*

*El presupuesto de ejecución para todo el ámbito del plan se estableció en 1.399,47 millones de euros, de los cuales 1.067,90 millones de euros se*

*programaron para la ejecución de actuaciones de mejora y ampliación de la red, y el resto estaba previsto destinarlo a trabajos de conservación.*

*Desde un punto de vista puramente cuantitativo, podemos destacar que con fecha actual, transcurridos siete años y cinco meses desde el inicio del plan, hay ciento ocho obras finalizadas o en construcción, dos en licitación, veintitrés con proyectos en diferentes estados de redacción y veinticuatro actuaciones sin iniciar su tramitación.*

*Así pues, en cuanto al porcentaje de actuaciones del total de las previstas en el plan, podemos decir que el 84,72 por ciento del total de las obras previstas ya se han finalizado o se han iniciado los trámites para su ejecución, y un 15,28 por ciento sería el porcentaje de obras cuya tramitación ni se ha iniciado ni es previsible que se inicie antes de que acabe el plan, por lo tanto, quedarán pendientes para poder ser incluidas en el tercer Plan Director de Carreteras, si se siguen considerando necesarias, lo que ocurre en la mayoría de los casos. Entiendo que convendrán conmigo sus señorías en que podemos calificar estos datos como muy satisfactorios.*

*En cuanto a la previsión del estado de las actuaciones cuando finalice el plan, ciento trece obras estarán finalizadas o en construcción, no habrá ninguna en licitación y veinte obras tendrán proyectos en diferentes estados de redacción.*

*A continuación, voy citarles las actuaciones más significativas desarrolladas por el plan clasificadas en tres grandes grupos. En lo que se refiere a los ejes estratégicos, recordemos que damos esta calificación a las vías de gran capacidad que nos conectan con nuestras comunidades vecinas, incardinándonos en la Red de Carreteras del Estado y en la Red Transeuropea de Transportes. Las actuaciones más significativas desarrolladas en este grupo son las siguientes: se ha completado la A-1, Alsasua-Etxegarate; se ha construido la A-12, Pamplona-Logroño; se ha desdoblado la N-232, actual A-68; se ha construido prácticamente un 50 por ciento de la autovía del Pirineo, la A-21; a final de 2009 estará finalizado el 63 por ciento de esta autovía, entre Pamplona y Venta de Judas, y contratado el cien por cien de la obra; se está ejecutando una de las obras de mayor envergadura de la Comunidad Foral, como es la importante reforma de la N-121-A, que a lo largo de este verano será puesta en servicio de forma faseada.*

*En un segundo grupo haremos referencia a las rondas de Pamplona. También se ha completado el sistema de rondas de Pamplona, facilitando los flujos de tráfico originados por las nuevas urbanizaciones de la comarca. Se desdobló la Ronda Este hasta Oloki y se desdobló la Ronda Norte.*

*En cuanto a la red de interés de la Comunidad Foral y la red local, el segundo Plan Director de Carreteras, y como parte esencial que complementa la ejecución de los ejes estratégicos, ha previsto completar y mejorar importantes ejes de la red de interés de la Comunidad Foral de Navarra, como son el eje de la NA-132, entre Tafalla y Aibar; el eje de la NA-124, Santacara-Carcastillo y variante de Murillo el Fruto; el eje de la NA-124, Tudela-Egea; el eje de la NA-601, Larraga-Lerín; el eje de la NA-140, Auritz/Burguete-Isaba, y sus carreteras secundarias; el eje de la NA-134 con la construida variante Este de Tudela y las variantes de Mendavia, Lodosa, Andosilla, Milagro, Valtierra y Arguedas, cuyas obras están a punto de iniciarse. Cabe citar la actuación de mejora sobre ochenta kilómetros de la red secundaria en el entorno de la autovía del Camino, así como la carretera Fustiñana-Ribaforada con el nuevo puente sobre el Ebro.*

*Podríamos seguir con nuestra enumeración, pero nos hemos limitado a referirnos a lo más significativo de las ciento ocho obras que hemos construido, que, como pueden ver en el mapa, abarcan toda la geografía navarra. Así era la red antes del plan y así es la red ahora.*

*Desde el punto de vista cualitativo, corresponde analizar el plan en relación con el cumplimiento de los principales objetivos que pretendía alcanzar. Respecto a la accesibilidad el plan establecía el objetivo de situar al 99 por ciento de la población de Navarra a menos de veinte minutos de una vía de gran capacidad. Un objetivo que se verá prácticamente cumplido una vez que finalicen las obras de la A-21, ya que hemos ejecutado todos los ejes estratégicos en la medida de nuestras competencias. Este mapa muestra la accesibilidad en 2009, y este cómo será en 2011, al finalizar la autovía subpirenaica.*

*Otro de los objetivos del segundo Plan Director de Carreteras es la mejora en la seguridad vial. En este aspecto vamos a referirnos a datos objetivos, como la cifra de fallecidos anuales en nuestras carreteras, que reflejan nuestra gestión. Debemos recordar que el Gobierno de Navarra se sumó al objetivo de la Unión Europea recogido en el Libro Blanco del transporte de reducir en diez años, es decir, de 2000 al 2010, el número de víctimas mortales en carretera en un 50 por ciento. Desde el año 2006 el número de fallecidos en accidente de carretera en Navarra se ha reducido en más de un 50 por ciento, cumpliendo, por lo tanto, el compromiso adquirido con la Unión Europea con cuatro años de antelación. En concreto, en el año 2002, al inicio de este plan, el número de fallecidos en la Red de Carreteras de la Comunidad Foral era de setenta y nueve, cifra que ha ido disminuyendo a lo*

*largo de los años hasta alcanzar la cifra mínima de treinta y cinco en el año 2008.*

*Entendemos que este descenso de la mortalidad en las carreteras es fruto de múltiples factores, por un lado, la labor realizada por el Departamento de Interior del Gobierno de Navarra, por supuesto, también la labor realizada por la Dirección General de Tráfico, por la conducción más responsable de los ciudadanos y, por supuesto, por la mejora de las infraestructuras que conforman la red viaria, que, como compartirán conmigo, juegan un importante papel. Un claro ejemplo de ello es el caso de la A-12, autovía del Camino, gracias a la cual se ha reducido la accidentabilidad en un cien por cien, dado que en 2008 no falleció ni una sola persona en este eje en el que en los últimos años se había registrado una media de seis fallecidos por año.*

*En relación con el objetivo de desarrollo y sostenibilidad, es evidente la inducción de desarrollos industriales y urbanísticos que han surgido en paralelo a la ejecución de los principales ejes viarios. En cuanto a la A-12, autovía del Camino: desarrollos urbanísticos desde Zizur Mayor a Viana, a lo largo de todas las localidades, polígonos industriales de Galar, Puente la Reina, Estella, Los Arcos y Viana. En cuanto a la A-68, Eje del Ebro: desarrollos urbanísticos, área de Castejón, área de actividades de Tudela, Ribaforada y Cortes. En cuanto a la A-21, autovía del Pirineo: desarrollos urbanos de Noáin a Monreal, y desarrollos industriales de Monreal y Lumbier.*

*Como he destacado al inicio de esta comparecencia, entendemos el desarrollo desde el punto de vista de la sostenibilidad ambiental. El respeto a las políticas medioambientales es uno de los principios de este plan. Un principio que se ha cuidado de manera escrupulosa, estudiando con responsabilidad los proyectos, vigilando su ejecución y realizando las labores de conservación una vez puestas en servicio las obras. Una labor en la que se ha tenido muy presente, además del respeto al medio ambiente, la integración de las infraestructuras en el paisaje navarro, uno de los máximos valores y riquezas de nuestra tierra.*

*Otro de nuestros objetivos era y es la incardinación en la Red de Carreteras del Estado y en la Red Transeuropea de Transportes. Si bien la planificación de ejes estratégicos del Plan Director de Carreteras está integrada en la planificación estratégica de la Administración General del Estado, como podemos ver en el plano del PEIT que les presentamos, lamentablemente, se han producido retrasos en su ejecución que han afectado negativamente a esta pretensión de mejor incardinación que perseguíamos con el segundo Plan Director de Carreteras.*

*El Gobierno de Navarra ha hecho sus deberes. Hace ya casi tres años, en septiembre de 2006, puso en servicio la autovía del Camino que nos conecta con Logroño, cuya conexión está pendiente de salir a licitación. En junio de 2008, antes de la Expo de Zaragoza, tal y como nos comprometimos, se puso en servicio el desdoblamiento de la N-232, actual A-68. En diciembre de 2011 la A-21, autovía del Pirineo, estará en servicio en su totalidad a su paso por Navarra.*

*Navarra ha hecho un importante esfuerzo inversor en la ejecución de estos ejes, contemplados en el PEIT, y espera y exige al Estado que cumpla con su parte de compromiso para la ejecución de los mismos en el ámbito de sus competencias. Lo cierto y verdad es que en el momento actual estamos en mejores condiciones y, aunque hay ciertos retrasos que son irrecuperables, también es justo decir que en este momento encontramos al ministerio en la disposición necesaria para llevar a cabo estos proyectos tan importantes y estratégicos para Navarra.*

*Por último, una vez expuesto el análisis cuantitativo y cualitativo del grado de cumplimiento del segundo Plan Director de Carreteras, me parece muy importante hacer una valoración de la gestión económica del desarrollo del plan. Desde el punto de vista del interés de los administrados, creo que es fundamental destacar la buena gestión económica que se realiza desde el Departamento de Obras Públicas. A fecha de hoy se han invertido en el plan 880,7 millones de euros de los 1.067,9 que estaban previstos en obra nueva, lo que supone un grado de inversión del 76,5 por ciento de lo previsto, bastante acorde, creo yo, con el volumen de obra puesta en servicio y con la disponibilidad presupuestaria de los diferentes ejercicios económicos.*

*Pero es que además es una gestión que se realiza con la máxima transparencia en la administración del dinero público. Con ese objetivo, la transparencia, desde el año 96 el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones realiza en cada ejercicio un informe sobre adjudicación y liquidación de contratos, para evaluar y mejorar la eficiencia de nuestra gestión. Un informe que sus señorías conocen muy bien ya que, además de darlo a conocer públicamente, se le envía un ejemplar a cada uno de ustedes*

*Un referente importante para el control de contratación y liquidación de obra pública, y que recoge este informe, es el dato de la desviación media anual, es decir, la diferencia entre el precio de adjudicación y el coste final de liquidación de las obras. En el año 96 la desviación media entre los importes de liquidación y los presupuestos de adjudicación de los contratos del departamento alcanzaba el desorbitado valor del 37,7 por ciento. Cuando UPN accedió al Gobierno en el año*

*96, nos autoimpusimos el reto de acabar con esa situación y mantener la desviación media anual en unos márgenes mucho más razonables, en concreto, nos autoimpusimos el límite máximo del 10 por ciento. Un objetivo que alcanzamos en tan solo dos años y que viene cumpliéndose ininterrumpidamente desde entonces, salvo en 2004, año en el que excepcionalmente se superó en un 1 por ciento este límite autoimpuesto, como digo.*

*En el último informe, correspondiente a 2008, se mantuvo una media anual del 2,85 por ciento, un porcentaje muy por debajo del 10 por ciento. Pero es que además 2008 fue el primer año en el que ninguno de los contratos liquidados, el cien por cien, que en total fueron noventa y cinco, experimentó un desvío superior al 10 por ciento. Son unos datos que hablan por sí solos, creo yo, y que demuestran que el Gobierno de Navarra, de UPN y CDN, ha planificado su trabajo con respeto a las directrices marcadas en el plan director, cumpliendo sus objetivos de mejora estratégica de las infraestructuras de la Comunidad Foral. Y, además, lo ha hecho a buen ritmo para conseguir antes sus objetivos, desde luego, y para dinamizar nuestra economía, y con un escrupuloso respeto a la transparencia, con el objetivo de máxima eficiencia en la gestión del dinero público. Por mi parte, nada más.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Amezketa Díaz): Muchas gracias, señora Consejera. Señor Vázquez, tiene la palabra.

SR. VÁZQUEZ ROYO: Muchas gracias, señor Presidente. Agradezco las explicaciones que nos ha dado la señora Consejera respecto de la solicitud de comparecencia que ha hecho este grupo parlamentario. Qué quiere que le diga, señora Consejera, demasiada autocomplacencia. La verdad es que le he dicho anteriormente –¿decía algo?–, he sido el primero en hacerlo, que usted es responsable de los dos últimos años, pero, desde luego, a la vista de su exposición, no solamente es responsable de los dos últimos años, es responsable desde el año 96, porque los datos que nos ha dado al final habrá que repararlos y matizar algunos de los aspectos o valoraciones que usted ha hecho.

*En cualquier caso, refiriéndome al segundo Plan Director de Carreteras, el propio documento tiene varios apartados, y en el apartado 3 se habla del alcance y principales actuaciones. Determina ahí unos claros objetivos de obras estratégicas, asegurando la puesta en servicio de varias de ellas, y algunas, señora Consejera, ni siquiera se han iniciado. Se aseguraba claramente que iban a estar en servicio y no están en servicio. Pero es más, no se han iniciado.*

*Respecto de la gestión del plan director, hay un apartado importante, como es el de la financiación, y se hace un apunte muy importante y se relaciona cómo se va a financiar la autovía Pamplona-Logroño, a través del peaje en sombra, que ya era conocido, y que nada menos que esos trescientos y pico millones de euros iban a servir para implementar el resto de la obra pública programada dentro del segundo plan director, con lo cual, a pesar de tener esa bolsa económica liberada en principio por la ejecución del peaje en sombra, no vemos realmente que haya causado mucho efecto.*

*Hay otro dato en este apartado de gestión del plan director que este grupo parlamentario considera que no se ha cumplido. No se ha cumplido el compromiso de remitir anualmente y de oficio el desarrollo del cumplimiento del plan director de forma específica. Lo dice el plan director. No se ha traído a este Parlamento. Es verdad que se trae el balance de la gestión de todas las obras que ejecuta el Departamento de Obras Públicas, pero no se hace de manera específica lo que dice el plan director, que dice claramente que se remitirá anualmente y de oficio el desarrollo y cumplimiento del plan director. Que yo conozca, de forma específica eso no se ha hecho.*

*Hay otra cuestión que tampoco se ha cumplido, que es la actualización del plan director. Cuando se confeccionó y configuró el plan director se enmarcó dentro de los ocho años, con dos cuatrienios, y se dijo que se contemplaba la actualización del mismo en el año 2005. Esa actualización, que yo sepa, tampoco se ha producido. Es verdad que usted nos ha dado una serie de datos y de cifras de las obras que se han iniciado, muy por encima de las que van a quedar sin ejecutar; evidentemente, faltaría más, no vamos a poner en duda que lo que se ha hecho ha sido más o menos acorde a las necesidades, pero, en cualquier caso, y a pesar de la flexibilidad que se permitía en el propio plan, contemplando actuaciones que no estaban contempladas inicialmente y que luego se han implementado, como usted también ha reconocido, de ciento cincuenta a ciento setenta, aunque luego han quedado en ciento cincuenta y siete, se han reconsiderado trece, que es una de las preguntas que yo le he hecho, bueno, los porcentajes más o menos se pueden considerar altos, señora Consejera, pero, indudablemente, con todo el respeto a la gestión del departamento, con fallos y con aciertos, evidentemente, hay muchas cosas que se han hecho bien, pero, señora Consejera, alguna cosa se habrá hecho mal o alguna cosa ni siquiera se ha hecho.*

*Desde luego, usted ha pasado de puntillas, porque cuando hablamos de que hay actuaciones que están en proceso de tramitación o de proyecto, estamos hablando, por ejemplo, de la autovía*

*Medinaceli-Tudela, que, según dice el propio plan director, debería estar en servicio en este momento, o de las variantes del Ebro, que en este momento están en proceso de licitación, con lo cual un poco de autocritica me parece que sería conveniente.*

*Y lo que no me ha gustado nada, señora Consejera, aunque creo que será objeto de alguna otra actuación o iniciativa de este grupo parlamentario, es que haya hecho usted referencia a la transparencia, que no dudo que la hay, pero, claro, ha puesto el punto de partida cuando Unión del Pueblo Navarro coge el Gobierno de Navarra en el año 96, precisamente cuando lo deja el Partido Socialista, con un 37,72 por ciento de desviación de la obra pública. Y ahora usted nos dice que se autoimpusieron un máximo del 10 por ciento de desviación de obra pública, y la gestión última del ejercicio de 2008 que usted nos ha remitido la cifra en el 2,85. Sobre eso habrá mucho que hablar y hablaremos en el futuro sobre este tema, pero ni usted ni yo, desde luego yo no, nos creemos en absoluto, con el rigor absoluto de lo que significa hacer un proyecto bien hecho y desviarse una obra pública, que las obras públicas en Navarra se desvían el 2,85 por ciento, porque eso, sinceramente, no es verdad.*

*Todos sabemos cómo se hace, señora Consejera, para maquillar lo que es un incremento de obra, una obra complementaria o una desviación de obra. Y, desde luego, si se quiere llevar a otro plano de proyecto complementario, evidentemente, la obra pública no se desvía, se hacen otros proyectos y ya está. Pero eso es incremento de obra en toda regla, cosa que se hacía antes. Entonces, no confundamos diciendo aquí, a tenor del debate que se quiere llevar, que había una gestión calamitosa, lamentable y no sé qué más del Partido Socialista, que no sé hasta cuándo lo vamos a tener que oír, y ha llegado Unión del Pueblo Navarro y lo ha hecho todo perfecto. Pues mire, señora Consejera, ni todo aquello era tan malo ni todo lo que hay ahora es perfecto. Y quiero que eso quede meridianamente claro.*

*Y, desde luego, sobre las desviaciones de obra pública tendremos ocasión de debatir en este Parlamento, porque yo, como Parlamentario y conocedor de lo que es la obra pública, no me creo en absoluto que la obra pública en este momento se desvíe el 2,85 por ciento, porque no es verdad. Entonces, sinceramente, pisemos un poco más en el suelo, veamos la realidad. Desde luego, admitimos sus explicaciones, yo creo que se han hecho muchas cosas, estamos en esa labor, pero pongamos las cosas en su sitio, estamos en otra etapa política, señora Consejera. El Partido Socialista está colaborando con ustedes, pero, desde luego, hablemos de forma más clara. ¿Transparencia? De acuerdo. No estoy cuestionando la transparen-*

*cia, pero no me haga comulgar con ruedas de molino porque, sinceramente, yo no comulgo con ruedas de molino. Y, desde luego, hablar de estos datos y tratar de que yo me los crea... Pues, sinceramente, no me los creo, señora Consejera. No me los creo entre otras cosas porque estoy convencido de que no son ciertos. Todos sabemos cómo se hace esto y algún día debatiremos en este Parlamento cuál es la gestión que usted presenta a este Parlamento, con la memoria de la gestión del ejercicio de 2008, por ejemplo, y veremos dónde están las desviaciones o no desviaciones, que nosotros podemos considerar que son unas y que ustedes dicen que son el 2,85 por ciento. Pues mire, no.*

*Y lo que tampoco nos parece bien, señora Consejera, es que a estas alturas, en el año 2009, nos remontemos al año 96, con un matiz clarísimamente político, como si aquí en el año 96 todas las cosas se hacían muy mal, todas con unos resultados de no sé qué tipo, y ahora resulta que todo es perfecto. Pues mire, no. Reconozcamos las cosas que se hacen bien, pero, desde luego, admítase al menos que algunas no se han hecho tan bien y otras ni siquiera se han hecho. Por lo tanto, un poquitín más de humildad. Y por eso he empezado mi intervención diciéndole, señora Consejera, que un poquitín más de autocrítica, porque, sinceramente, usted no ha cumplido con el compromiso del plan director ni con sus previsiones y, sobre todo, con algunos aspectos del plan estratégico, por tanto, un grado de satisfacción tan grande como el que ha expuesto usted... Yo entiendo que usted venga aquí a dar cuenta de lo que porcentualmente ha hecho y de lo bien que ha hecho todo, y no dudo de que haya hecho cosas bien, pero, hombre, hablemos con más claridad de lo que realmente se ha hecho bien y también de aquello que no se ha hecho tan bien, señora Consejera. Solamente eso. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Amezketa Díaz): *Muchas gracias, señor Vázquez. Señora Consejera, tiene la palabra.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Señor Vázquez, no se preocupe, que si usted no me hace a mí responsable de la ejecución del plan de carreteras antes de que yo llegase a este Gobierno, tampoco yo a usted le hago responsable de las actuaciones del Partido Socialista en el año 95. Quiero decir que no se lo tome de ese modo, porque yo no le estoy haciendo a usted responsable de cómo actuaron determinados dirigentes socialistas. Es un informe que se lleva elaborando desde que se inició ese objetivo en el año 96, la verdad, sinceramente, es que me sorprende que hoy lo tome de esta manera, porque anualmente lo presentamos a la prensa y siempre damos las*

*cifras desde el año 96, porque entendemos que de alguna forma es nuestra responsabilidad dar cuenta de nuestra gestión desde que llegamos al Gobierno, desde el momento en el que se marcó ese objetivo y cómo ha ido evolucionando, si la tendencia es ascendente, descendente. Porque nuestra curva en alguna ocasión no ha sido lineal, de bajada gradual, hemos tenido años en los que se nos ha desviado un poco. Si usted no se quiere crear los datos, será cuestión de voluntad, pero le puedo decir que es un informe que, como digo, más transparente no puede ser; se envía a la prensa, se envía al Parlamento. Y, lógicamente, no se nos ocurriría mentir en ese informe, así que es absolutamente creíble y es la información de la que disponemos, los datos que manejamos, y se valoran con el mismo criterio que se han valorado siempre, o sea, no se han cambiado los criterios para que ahora nos favorezca ni nada parecido. Pero lo dicho, yo a usted tampoco le hago responsable de la gestión del Partido Socialista años ha, simplemente se trata de un tema que lo presentamos desde el año 96 porque es el año en el que nos marcamos el objetivo, igual que en los datos de los fallecidos en carretera, siempre damos los datos desde el año 2000, que es el año en el que nos marcamos el objetivo.*

*Dicho esto, yo no quiero mostrar un exceso de autocomplacencia, pero sí que debo recalcar una vez más que estamos hablando de un plan director; no de una ley con unas obligaciones, con un acompañamiento presupuestario. Un plan director que marca unas líneas generales, unas directrices para la persecución y para la obtención de una serie de objetivos, etcétera. Entonces, yo entiendo que en el tiempo transcurrido una inversión de 880 millones de euros de los 1.069 previstos, creo que eran, una puesta en marcha de muchas acciones, veinticuatro se nos han quedado, efectivamente, sin ejecutar, pero, bueno, yo entiendo que la priorización que el Gobierno ha hecho a lo largo de estos años en su presupuesto ha sido acertada para llevar a esta Comunidad a unos límites de bienestar envidiados por el resto del país y también por muchos sitios de Europa, porque Navarra es una región que ocupa en Europa, como saben, un lugar destacado, y, por lo tanto, como el dinero no es ilimitado, como los ingresos de la Hacienda Foral no son ilimitados, hay que presupuestar atendiendo a una serie de prioridades que afectan a todos los departamentos. Yo entiendo que ustedes comparten esa priorización que ha hecho el Gobierno, porque cuando han venido los presupuestos a este Parlamento, que es responsabilidad del Gobierno traerlos y proponerlos, ningún grupo ha dicho: qué horror, no se va a poder cumplir el cien del segundo Plan Director de Carreteras, vamos a incrementar el presupuesto de Obras Públicas y vamos a quitarlo de otro departamento. Esto no ha ocu-*

*rrido, así es que yo entiendo que ustedes entienden que el dinero que se ha dedicado a estas obras es el adecuado.*

*Yo creo que la planificación que se ha hecho ha sido buena. Por supuesto, cada obra tiene su dificultad, cada actuación habrá tenido sus vaivenes, sus dificultades, algunas se habrán ejecutado de forma más perfecta que otras, en fin, pero yo creo que en términos generales no es presuntuoso decir que el plan estaba bien diseñado, estaba bien presupuestado. También hay que tener en cuenta que han transcurrido muchos años. Desde que se puso en marcha hasta hoy han transcurrido siete años, en los que también ha evolucionado muy desfavorablemente en términos generales en todo este ciclo el precio del petróleo, etcétera, y yo entiendo que en estas circunstancias la gestión económica que se ha hecho del plan, y no me refiero a mi actuación en particular, sino a la de todos los Consejeros del Gobierno que me han precedido, ha sido una gestión notable, y los objetivos se han cumplido. Como hemos visto en el mapa que se ha mostrado, se le ha dado una vuelta a toda la Red de Carreteras de Navarra, que es una red muy densa, son más de cuatro mil kilómetros de carreteras que no solamente hay que construir, mejorar y modernizar; sino que también hay que mantener. También se ha mejorado muchísimo en cuanto a la accesibilidad, los mapas son muy esclarecedores en este sentido. En cuanto a seguridad, las cifras no son muy discutibles, la verdad. El único punto débil que puede tener este plan es el tema de la incardinación en la Red de Carreteras del Estado, y, como digo, las perspectivas en este momento son mejores y, por lo tanto, la postura es alentadora. Por lo tanto, desde el punto de vista más técnico de la planificación, de la presupuestación, de la ejecución, de la gestión del dinero público, y también desde el punto de vista de la transparencia...*

*Tengo que puntualizarle un par de cositas. Efectivamente, anualmente quizá no se haya hecho un informe expreso de la evolución del plan, pero sí que se da el informe completo de todas las adjudicaciones de todos los contratos del departamento, del plan de carreteras o de cualquier otra cuestión ajena al plan de carreteras, otras obras del Servicio de Conservación o incluso del Departamento de Transportes, así es que más cuenta yo creo que es difícil pedir. Y respecto a la actualización a la que se refería en el año 2005, que es cuando hubiera cabido, si no estoy mal informada, lo que dice el plan es que se podrá actualizar, no que será necesario y obligatorio actualizarlo.*

*En cualquier caso, sí que es cierto que alguna cosa no se ha hecho, en concreto son veinticuatro acciones, como he dicho, cuya tramitación no se ha podido iniciar ni se prevé que se vaya a iniciar; pero creo que el balance es para estar satisfechos,*

*no solamente desde el punto de vista cuantitativo sino que, como digo, cualitativamente los objetivos en su mayoría se han alcanzado. Se ha mejorado mucho en la movilidad de las personas dentro de nuestra Comunidad, en su mejor comunicación con el entorno que nos rodea y sobre todo con una red viaria mucha más segura y mucho más acorde con el nivel de desarrollo que tenemos en nuestra Comunidad. Entiendo que ustedes tengan sus pequeñas pegas al desarrollo del plan, como es lógico, pero, sinceramente, no me resisto a insistir en que para nosotros la valoración de la ejecución del plan –yo creo que las cifras hablan por sí solas– es una valoración muy satisfactoria y muy notable.*

*SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Amezketta Díaz): Muchas gracias, señora Consejera. Señor Valero, tiene la palabra.*

*SR. VALERO ERRO: Muchas gracias, señor Presidente. Doy la bienvenida a la Consejera, al Director General y a la Jefa de Gabinete. Por hacer un pequeño resumen, efectivamente, el segundo Plan Director de Carreteras tenía como objetivo varias actuaciones, una red de comunicación de la Comunidad Foral con los ejes estratégicos, ejes estratégicos que en la parte navarra, con el horizonte 2002-2009... Porque en el año 2009 se pueden adjudicar obras, es decir, se acabarán en 2010, en 2011, lo que duren las obras, porque, si no, estaríamos hablando de un plan para ejecutar en el mismo año, o sea en el 2009 tendríamos que hacer el proyecto, la redacción, el concurso de adjudicación y la realización de la obra, con lo cual tiene un horizonte siempre temporal por exceso del año que hemos puesto. Y luego, aparte de los ejes estratégicos, tenía como objetivo que el 99 por ciento de la población se encontrara a menos de veinte minutos de una vía de gran capacidad, objetivo que se ha cumplido. También se habló de la seguridad, el planteamiento que se hizo con Europa en el año 2000 de reducir paulatinamente los accidentes, en el cual se ha valorado la intervención tanto de la Policía Foral como de la Guardia Civil como del ministerio, y sobre todo y fundamentalmente las actuaciones que se han realizado de eliminación de puntos negros en las carreteras navarras y también con el respeto, cómo no, al medio ambiente. Ciento cincuenta actuaciones que al final se configuraron en ciento setenta, de las cuales veinticuatro no se han podido iniciar por distintos motivos. Estamos hablando de un grado de ejecución del 84,72, 85 por ciento, y de una no ejecución de un 15 por ciento. Poner en duda que es un logro me parece a mí que está fuera de lugar.*

*Se ha introducido un pequeño debate sobre los datos del año 96. Es verdad, y el señor Vázquez se lo decía a la Consejera, que UPN lleva más de dos*

años en el Gobierno. Y de alguna forma también se ha querido hacer una valoración de los años de gobierno, el señor Vázquez apuntaba que era un examen general del segundo plan director. Por eso, como se hace en el tema de la accidentalidad, del que se habla desde el año 2000, se habla desde el año 96, que es cuando UPN llegó al Gobierno. Sí que es verdad que lo que se hizo fue mejorar mucho las cosas y poner el horizonte de un mayor control. Estoy de acuerdo con el señor Vázquez en que se calculan mejor los proyectos, se ha hecho un mejor seguimiento de las obras y también, cómo no, se pusieron los controles objetivos para que posiblemente, con esa mala redacción de proyectos, no hubiera esas tremendas desviaciones y aquello que pasó y que nadie quiere recordar y que es historia de esta Comunidad. De alguna forma, eso ha quedado ahí y no creo que merezca la pena darle más vueltas porque es volver a hablar de cuestiones anteriores. Creo que nos tenemos que felicitar todos porque las desviaciones están controladas, por eso digo que no hay que hablar más del pasado, sino que lo que tenemos que lograr es el objetivo de que las desviaciones estén controladas, que las actuaciones técnicas se apoyen en las decisiones técnicas, y para eso están la oposición y el Parlamento, para el control de las actuaciones del Gobierno, y que de alguna forma sigamos en el camino de esta ejecución yo creo que magnífica que se ha tenido en el plan director.

Se hablaba de que hay, desafortunadamente, actuaciones pendientes, que no dependen de esta Comunidad sino que dependen en este caso del ministerio. Hay que reconocer que estamos en una disposición... Yo creo que las cosas van razonablemente bien desde el punto de vista de poder llegar a acuerdos y que el horizonte que nos habíamos planteado se puede cumplir. Y también hay que recordar que en 2009 no se acaba el mundo, quiero decir que cuando se habla de 2002-2009 los proyectos se pueden redactar en 2009 y se pueden ejecutar durante 2010 y 2011. Hay un horizonte temporal para la ejecución.

Termino diciendo que el tercer plan director de carreteras se debatirá en esta Comisión. El ánimo de este partido es poder consensuarlo y poder llegar a acuerdos, y ahí, señor Vázquez, le recojo el guante, nosotros también le tendemos la mano para poder llegar a acuerdos. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Amezketa Díaz): Muchas gracias, señor Valero. Señor Jiménez, tiene la palabra.

SR. JIMÉNEZ HERVAS: Arratsalde on. Señora Consejera, gracias por la información, pero me da la impresión de que voy a tener que esperar a que me conteste por escrito a las ciento cincuenta preguntas que he hecho, puesto que va a ser el

procedimiento, ya que en Pleno no se van a poder ver. Y no es que este Parlamentario tenga vocación de bloquear el departamento, simplemente los representantes de los grupos parlamentarios en la Mesa y en la Junta consideraron que este tema que para usted es tan importante y para este Parlamentario también no era merecedor de ir a Pleno en forma de interpelación. Y el mismo día y a la misma hora, como dice la canción de los que van al Rocío, en que la Mesa rechazaba la interpelación, el Partido Socialista presentaba esta petición de comparecencia para tratar el tema. El registro lo clarificará.

Lógicamente, usted viene a lo que viene. Esto es como el gitano que viene a la feria de San Fermín a vender la burra, que, lógicamente, solo puede hablar bien de la burra, porque, si no, cómo la va a vender; pues usted, lógicamente ha actuado como tiene que actuar. Hay otra interpretación que voy a intentar trasladar también. Sí es cierto que en el plan director las obras se tienen que ejecutar en los plazos. Había un cronograma de ejecución de obras, señor Valero, ¿cómo que se pueden hacer en los próximos años? Pues, entonces, bien andamos. No, no, hay un cronograma, y las ciento cincuenta actuaciones tenían que estar acabadas en el 2009. Y aplicando el cronograma del plan, son cuarenta y siete obras las que no se van a ejecutar, y eso es el 32 por ciento. Son veintitrés más veinticuatro, cuarenta y siete, las obras que no se van a ejecutar. ¿Y las que se han ejecutado fuera de tiempo, con años de retraso?, porque hay muchas. ¿Y las que están mal ejecutadas?, que también, haberlas, haylas. Por lo tanto, el balance depende, como digo, del interés que tenga el que va a la feria del día 7 de julio en hacer negocio a la hora de vender lo que quiere vender.

Yo creo de alguna forma que el segundo plan de carreteras lo hemos mantenido vivo la oposición toda la legislatura pasada y lo que va de esta. En el fondo yo creo que el Gobierno renunció al segundo plan de carreteras desde el principio, por lo menos desde que este Parlamentario está en este Parlamento, que ha hecho seis años. Siempre que se habla del segundo plan de carreteras es porque lo trae la oposición. Tanto creía y cree el Gobierno en el segundo plan de carreteras que del segundo plan de carreteras pasó al plan de aceleración, y del plan de aceleración algunos fueron al plan SPRIN, y veintinueve actuaciones del plan SPRIN están en el Plan Navarra 2012 y algunas de ellas van a acabar con peaje en la sombra. Ese es el recorrido del segundo Plan Director de Carreteras, esa es la evolución y la credibilidad que ha tenido el Gobierno en relación con el segundo Plan Director de Carreteras. Eso también es balance, señora Consejera.

Evidentemente, para saber el grado de ejecución, una de las referencias tiene que ser, por supuesto, si se han ejecutado o no se han ejecutado las ciento cincuenta actuaciones previstas y en qué condiciones, de tiempo en función del cronograma, de ejecución material de la obra, calidades, resultados, eficacia, rentabilidad, etcétera. Pero hay otro tema que no puede quedar fuera de ese balance y que para este grupo sí es importante, y es cuál es la situación en relación con la calidad de las carreteras de esta Comunidad. Después de un plan de carreteras que ha ocupado nada menos que seis años y que ha ejecutado ciento setenta actuaciones, según la Consejera, ¿cuál es la calidad? Porque, claro, siempre se pone como referencia el tema de las autovías. Muy bien, esta Comunidad tiene salida con vías de alta capacidad prácticamente a todos los puntos de referencia, pero esta Comunidad tiene algo que también es muy importante y es vital para las personas que viven en ella, que son las carreteras de carácter foral o local, y tenemos que preguntar: ¿cuál es el estado del firme de nuestras carreteras? Yo creo que la percepción social que hay es que se ha deteriorado, no es qué buenos firmes tenemos, qué buenas carreteras, sino que se ha deteriorado. ¿Cuál es la anchura de calzada de nuestras carreteras?, ¿cuál es la anchura de calzada de la mayoría de las carreteras? La de las de carácter foral y local, absolutamente escasa. ¿Cuántos kilómetros de nuestras carreteras tienen arcenes? Hagamos esas cuentas. ¿Cuál es el radio medio de las curvas en las carreteras de carácter foral y local? ¿Cómo está la situación de las variantes? Esto también es balance del segundo Plan Director de Carreteras, señora Consejera, y de eso no ha dicho ni una palabra.

Nos ha enseñado como éxito, por ejemplo, todas las variantes del Eje del Ebro. A mí me pedían ayer que le preguntase a usted cómo está la de Lodosa, y usted nos la ha pintado hasta en el mapa. Y la de Sartaguda, que va a ir luego, y la de no sé dónde y la de no sé dónde. Claro, es que usted se apunta lo que ha hecho y lo que no ha hecho. Eso no puede ser. No puede ser porque el segundo Plan Director de Carreteras caduca el 31 de diciembre de este año, y lo que quede quizá sean éxitos del tercer plan de carreteras, pero no del segundo. Me da la sensación de que de ninguna manera la variante de Lodosa que usted ha pintado ahí podrá ser un éxito del segundo plan de carreteras. No sé si lo será del tercero, pero del segundo es imposible que pueda ser un éxito porque no creo que usted ni con todos los bulldozer que hay en Navarra pueda hacerla en el tiempo que queda. Tampoco la de Irurtzun, por supuesto, ni otras muchas que existen y que están bloqueadas.

Por lo tanto, este Parlamentario, a lo tonto y sin quererlo, como se suele decir, porque no era mi

pretensión, tiene ahora interés en recibir la contestación de las ciento cincuenta preguntas, que eran sobre si se ha ejecutado o no se ha ejecutado, cómo se ha ejecutado en función del cronograma que estaba previsto, cuál ha sido el costo en relación con el costo previsto y cuál es el grado de satisfacción al respecto. Usted ha dibujado ahí también, por ejemplo, la transversal del Pirineo, los dos tramos que van de Burguete a Ochagavía y de Ochagavía a Isaba y, créame, si les pregunta a los usuarios de esa carretera por el grado de satisfacción, no creo que se lo puntúen muy alto. Por lo tanto, el grado de satisfacción y de rentabilidad de la inversión también es un elemento que cuenta en el balance global de actuaciones de este tipo. No será este Parlamentario quien le aplauda por lo ejecutado más allá de que lleve dos años, porque usted en esos dos años casi no ha actuado sobre el segundo plan de carreteras. Habrá actuado sobre la aceleración, sobre el Plan 2012, sobre SPRIN, pero sobre el segundo plan de carreteras me parece que poco ha actuado en los dos años que lleva. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Amezketa Díaz): Muchas gracias, señor Jiménez. Señor Burguete, tiene la palabra.

SR. BURGUETE TORRES: Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, arratsalde on, señorías. Doy la bienvenida a la Consejera de Obras Públicas, señora Alba, al Director General y a la Jefa de Gabinete, que la acompañan esta tarde en la que se le está sometiendo a un examen sobre el Plan Director de Carreteras 2002-2009. Un plan de carreteras que allá por noviembre del año 2002 fue estudiado, analizado, discutido y votado en esta Comisión de Obras Públicas y que, de entrada, hay que recordar que fue aprobado con los votos de UPN y CDN, la abstención del Partido Socialista, la abstención de Eusko Alkartasuna y la abstención de Izquierda Unida, por tanto, cuando menos llama la atención la exigencia sobre el grado de cumplimiento de un plan que ustedes no apoyaron. Y, además, para su ejecución durante los siete años... Sí, sí, claro que se puede preguntar, pero los demás también podemos decir lo que opinamos sobre esta cuestión. Usted ha dicho, ha preguntado, y los demás estamos analizando e insistiendo en un aspecto. Es cierto que estamos en otra etapa política, pero también hay que recordar que aquel plan de carreteras tan importante, que ha permitido y ha provocado una modernización en la red de carreteras y una mejora en la accesibilidad, no contó con el apoyo del Partido Socialista, ni más ni menos. No sé si era mala la autovía del Camino, la autovía del Pirineo, la 232, las distintas variantes. Si eran malas pues eran malas, y ustedes lo manifestaron porque no las apoyaron, claro que sí, y eso ni es bueno ni es malo. Es así. Y la historia de 2002 está ahí.

*Es un plan de carreteras que, como bien ha dicho la Consejera, tiene casi 900 millones de inversión a lo largo de estos siete años. Y es curioso que los grupos que no apoyaron aquel plan y que en muchos años tampoco han apoyado los presupuestos hoy estén exigiendo que se cumpla ese plan de carreteras. En el año 2002 Navarra no tuvo presupuestos. Votó en contra el Partido Socialista, prórroga. 2003, voto en contra del Partido Socialista, prórroga presupuestaria. 2004, 2005, 2006 y 2007 UPN y CDN apoyan los presupuestos; el Partido Socialista, en contra. Y también Aralar, que hoy dice que cómo es posible que no se haya cumplido el plan de carreteras. Pues por ustedes no se habría cumplido nada. Bueno sí, se habría aprobado la autovía del Camino, que con su abstención y el apoyo de UPN y CDN fue posible ejecutar. Pero, claro, si no se aprueban los presupuestos, lo demás no es posible hacerlo. Si no se aprueban las líneas presupuestarias que permiten ejecutar esas obras no se pueden hacer, y eso es una realidad.*

*Es cierto que en el año 2008 y en el año 2009 es posible que algunas de las obras contempladas en el plan se puedan ejecutar con el respaldo del Partido Socialista. Y eso es tan cierto como todo lo anterior. Entonces, se le dice a la Consejera que venga a analizar cuál es el grado de ejecución y de cumplimiento del plan. Y ha explicado que se ha ejecutado un 84 por ciento. Habría que preguntarse: ¿algún porcentaje de esas obras no ejecutadas está relacionado con la prórroga presupuestaria de los años 2002 y 2003? Pues igual. ¿O con la falta de cumplimiento del Estado, del Ministerio de Fomento en algunos de sus compromisos? Pues igual. Igual sí hay algunas obras que no se han podido ejecutar por ello. Porque la autovía del Camino está finiquitada en Navarra desde el año 2006 y aún no tenemos conexión con La Rioja. Entonces, en ese examen al que se le somete a la Consejera, me pregunto: ¿y un poquito de autocrítica por parte de los demás no cabría en este análisis?, ¿la autocomplacencia es solo de la Consejera al explicar que se ha ejecutado el 85 por ciento del total? Y ha dado unos datos que gustarán más o gustarán menos, pero son objetivos. Oiga, se ha ejecutado el 84 por ciento ¿Es el cien por cien? No. ¿Es satisfactorio? Para CDN, sí. ¿Podía haber sido mejor? Pues en alguna cosa puntual sí, pero también ha habido aspectos externos al propio Gobierno que han impedido que las obras se ejecuten al cien por cien, y la Consejera lo puede analizar con más detalle que yo para explicar que eso realmente es así.*

*Se habla también, y la Consejera ha dado los datos, de la accesibilidad. Oiga, el 99 por ciento de la población está a veinte minutos de una vía de gran capacidad. ¿Eso es bueno para Navarra? Yo supongo que sí. Y eso ¿se valora como positivo o*

*es autocomplacencia? Pues es una realidad. ¿Es una realidad que el índice de siniestralidad y de accidentalidad en las carreteras ha bajado? Sí, claro que es una realidad. ¿Autocomplacencia? Realismo. Gustará más o gustará menos, pero son datos objetivos. ¿Es cierto que ahora se desvían las obras menos que antes? No sé si es cierto o no, la Consejera así lo anuncia. Yo digo que ha habido más mundo antes del 96, claro que sí, ha habido más mundo antes del 96, ¿por qué se coge la fecha del 96?, ¿porque corresponde a un Gobierno de UPN? Y yo digo: ¿y el del 91 no lo era? Claro, pues también. En fin, se ha cogido la fecha del 96, se podía haber cogido la del 91, y la de antes también se podía haber cogido: Alli, Miguel Sanz, Javier Pomés, el Gobierno de UPN en el 91, para refrescar la memoria. ¿Se coge la fecha del 96? Pues bien.*

*Y desde el 96 hasta hoy ¿qué ha ocurrido? Pues, a salvo de la teoría del señor Vázquez sobre si las desviaciones se mitigan o se crean nuevos proyectos y parece que, efectivamente, no hay tanta desviación porque se ejecutan otros proyectos, no sé si esa teoría es así, la Consejera no nos lo ha explicado, tendrá ocasión en el último turno, si quiere, para justificar que, efectivamente, su teoría es cierta, pero hoy los datos son los que son, el 99 por ciento de la población está a veinte minutos de una vía de gran capacidad, ha caído sustancialmente la siniestralidad, la accidentalidad, las desviaciones son menores, y se ha ejecutado el 85 por ciento de las obras. Yo creo que es buen balance. ¿Es plenamente satisfactorio? Pues no, porque se podía haber ejecutado el cien por cien. Y se podía haber hecho la vía transpirenaica también, pero, mire usted, no ha sido posible, no porque Navarra no haya querido, que quiso, sino porque ha habido otros imponderables que no han permitido hacerlo. Y también estaba contemplado y nos hubiese gustado estar conectados con La Rioja y no lo estamos, o que la autovía Medinaceli-Tudela se hubiese ejecutado con más celeridad, y no ha sido así. Pero la responsabilidad no será solo del Gobierno de Navarra, en ese análisis de la autocomplacencia habrá también otros que desde el año 2002 o desde el año 2004 han tenido responsabilidades en el Gobierno.*

*Entonces, yo creo que el balance es satisfactorio, Consejera. Para CDN es satisfactorio, nos sentimos plenamente implicados y corresponsables en este plan. Esperamos que el próximo sea mejor que el anterior; que ejecutemos no el 85 por ciento sino el 99,9 por ciento, que rebajemos la accidentalidad y la siniestralidad, que mejoremos sustancialmente las comunicaciones y que cuando les pregunten a los habitantes del Pirineo, como se les puede preguntar cuando van por el puerto de Iso, digan que están muy satisfechos de la obra que ha hecho el Gobierno. Porque no sé si lo habrá hecho*

*el señor Jiménez, pero yo sí lo he preguntado, y me dicen que, efectivamente, está muy bien que el Gobierno haya mejorado una de las caras del puerto de Iso; ahora, si se hace la otra, mejor. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Amezketa Díaz): *Muchas gracias, señor Burguete. Señora Figueras, tiene la palabra.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías. Buenas tardes, señora Consejera, Director General y Jefa de Gabinete. Agradecemos las explicaciones que nos ha facilitado del segundo plan de carreteras y de su ejecución, lógicamente, desde su punto de vista. Creo que no es ninguna novedad cómo se ha desarrollado la propia Comisión, porque, lógicamente, cuando se comparece aquí y se empieza planteando, como es lógico también por otra parte, que el plan de carreteras es una línea de trabajo, una forma de trabajo, un compromiso para la realización, pero que, lógicamente, no obliga, pues es verdad, porque, fíjese usted, si los presupuestos, que son la ley con la que nos tenemos que regir, también tienen esa capacidad y esa maleabilidad, cómo no va a tenerla en este caso un plan de carreteras. Por lo tanto, yo creo que cada cosa en su sitio.*

*A mí me parece que, efectivamente, se hace balance, y yo empezaría diciendo que creo que ha habido una apuesta clarísima por el desarrollo y la ejecución de las vías de gran capacidad en detrimento de otras cuestiones. Además, usted ha admitido que muy pocas de esas variantes del sur, que hoy están todas pintadas, realmente estarán concluidas en el tiempo que marcaba el segundo plan de carreteras. Lo cierto es que me reafirmo en que se han priorizado las vías de gran capacidad porque ese ha sido el buque insignia de este Gobierno y, además, para ello ha puesto los medios que ha querido y ha podido, como la financiación de ese tipo de obras mediante el peaje en la sombra, muy discutido y discutible en algunas de las autovías, la última, la autovía del Camino, como un eje claro de un desarrollo a pesar de una mala gestión o mala planificación, desde nuestro punto de vista, y peor pago por parte de las arcas públicas, la desviación económica, por mucho que se quiera justificar, no convenció por lo menos a gran parte de la oposición. Por lo tanto, ese es el balance de esta cuestión que estamos hoy debatiendo, el segundo plan de carreteras.*

*¿Qué ocurre, que no se puede plantear también la fórmula del peaje en la sombra en obras menores, por decirlo de alguna manera, y más variadas? ¿Qué ha ocurrido?, que eso se ha desechado o no se ha priorizado cuando la influencia que ejerce sobre las poblaciones y sobre los propios habitantes es importante, e importante también es*

*la seguridad, la propia accesibilidad a esas vías de gran capacidad. Yo creo que esa es la crítica más fuerte que se debe hacer, desde mi punto de vista, a este plan de carreteras. Y luego una rectificación, señora Consejera, yo creo que lógica, aplaudida por mi grupo, porque no tenía ningún viso de tener lógica, y es la transpirenaica. Esa se ha reconducido, nosotros además aplaudimos que eso se reconsiderase y que, lógicamente, no fuera una autovía lo que se planteara como fórmula de comunicación con la otra parte, con Francia, porque, desde luego, nos parecía que había otras fórmulas más acertadas como era facilitar la conexión sin tener que ir a una vía de gran capacidad.*

*No estoy de acuerdo, a pesar de lo que decía el señor Burguete, con que el hecho de que los presupuestos no hayan sido aprobados haya podido influir en el desarrollo de la ejecución de la obra, porque, evidentemente, hay fórmulas que se han autorizado, que ya se han comentado, la fórmula SPRIN, que al final no tiene nada que ver con el presupuesto, es un dinero que maneja el Gobierno a discreción y que, desde luego, no pasa por presupuestos. Simplemente son fórmulas que se adoptan, que facilitan, si se quiere, y que, desde luego, están a disposición y las ha utilizado el Gobierno cuando ha querido.*

*El tema del desdoble de la 232, por ir a cuestiones concretas, a mí me parece que fue algo muy reivindicado, yo creo que fue de las primeras iniciativas que este grupo tomó en la legislatura pasada, veíamos que eso se estaba alargando en el desarrollo y ejecución de la obra. Yo creo que el Gobierno no ha hecho el trabajo, desde mi punto de vista, de comunicarse con el otro Gobierno, con el de Aragón, y poder facilitar a los usuarios de esa carretera una vía alternativa, la A-68. Se podrá decir que eso es iniciativa privada, que es complicado, que tal y que cual, pero también es verdad que en muchos momentos y por avatares climatológicos y de otra índole no se ha querido plantear esa fórmula, pero lo cierto es que hasta Figueruelas, porque a partir de ahí prácticamente está desdoblada, se tendría que haber planteado cuando menos un intento, no sé si al final hubiera fraguado, pero un intento de facilitar la comunicación del sur de Navarra con Aragón, que usted sabe que hay una comunicación estrecha.*

*Y para finalizar, hablaré de la desviación de obras. Yo creo que ese tema se ha traído de esas maneras porque las obras se tienen que plantear en igualdad de condiciones. Vamos a ver de qué obras estamos hablando en esos años y en ese periodo, qué influencia ha tenido la propia elaboración del proyecto, el desarrollo, la dificultad, y si eso es comparable con desarrollos posteriores en gran parte de Navarra, pues las obras de gran capacidad como, por ejemplo, la autovía del Camino,*

*difícilmente tienen comparación con lo que era la autovía del norte, me imagino que son situaciones distintas, que son obras distintas, y no quiero ni recordar los acontecimientos y avatares que pudo tener, al margen de otras consideraciones.*

*Creo que no es buena práctica decir que sabemos cómo se hacen ese tipo de cosas para abaratar los costes. Yo quiero creer, salvo que se justifique lo contrario, que hay un control y un abaratamiento de los costes, no sé si por la crisis o no, porque estamos hablando de años en los que la crisis no estaba en principio anunciada, pero si lo que se hace es dividir proyectos o intentar ir a la baja para que luego resulte que esa baja, que no digo ni tan siquiera que sea temeraria, no se pueda cumplir y vayamos a otro proyecto de ampliación y así sucesivamente, pues esas fórmulas cuando menos dejan en desigualdad de condiciones a la hora de la licitación a empresas que quieren concurrir. Pero a mí me interesa aclarar que esa no es la práctica ni lo va a ser, y, desde luego, menos que se pueda tener una duda de información o de no clarificación a la Comisión y a la opinión pública, por lo tanto, a resultados de lo que se pueda aclarar en ese sentido, a mí me parece que es importante ajustar, es obligación del Gobierno, y si no lo fuera siempre está la negociación de los precios contradictorios y la obligación a la empresa, si los pliegos están bien atados, de que cumpla en tiempo y modo. Y si hubiera una desviación, debería estar perfecta y absolutamente justificada.*

*Por lo tanto, a mí me parece que hay dos formas de ver la cuestión. Como en todo, el envase se puede ver medio lleno o medio vacío, y en este caso yo creo que el Gobierno mantiene la postura que siempre ha mantenido cuando ha venido a dar una respuesta de estas. Salvo que se pille en algo muy flagrante, ella, en este caso usted, mujer, da la visión y la da más que medio llena. Como digo, y para finalizar, a mí me parece que aquí ha habido una apuesta, y es que se ha vendido mucho que cualquier punto de Navarra esté a un tiempo de una vía de gran capacidad, se ha hecho mucho hincapié en eso, se ha afianzado la obra, se han beneficiado probablemente también obras o empresas que en este sentido, por maquinaria, por capacidad, por lo que quiera que sea, pueden entrar, y la crítica que le tengo que hacer, al margen de las obras no realizadas, que son importantes para quien esté afectado, es todo el tema de las variantes, que son obras de gran importancia para el desarrollo y, sobre todo, para que aquellos ciudadanos que viven en los pueblos y en las zonas menos urbanas permanezcan, que es la apuesta que hacemos, y en ese sentido cumplir eso es obligación del Gobierno.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Amezqueta Díaz): *Muchas gracias, señora Figueiras. Señora Consejera, tiene la palabra.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Empezaré por el final. Para aclarar un poco el tema de las desviaciones de obras y tal, porque me parece, sinceramente, que se ha traído de forma un tanto burda y que ha empañado de forma absolutamente innecesaria el objeto de esta comparecencia, quiero que quede claro que la información que proporciona el Gobierno, como no puede ser de otro modo, es absolutamente fidedigna y que aquí, para controlar las desviación de las obras, solo hay dos secretos, ser honesto y ser honrado, y de eso además se ocupa la Justicia, quiero decir que quien no lo es ya sabe a lo que se enfrenta, y ahí están las hemerotecas para verlo.*

*Sí que es cierto que nosotros implantamos una forma de licitar, de modo y manera que, cumpliendo, por supuesto, las recomendaciones de la Cámara de Comptos de que se tiene que dar más puntos a la oferta económica más baja, evidentemente, porque siempre tiene que estar mejor puntuada la oferta que económicamente es más ventajosa para el administrado, introdujimos una cuestión, que es la coherencia de precios. La coherencia de precios es una parte que se puntúa, de forma y manera que tiene más puntos quien más se acerca a la media de todas las ofertas económicas y menos puntos quien más se aleja, para evitar bajas temerarias. He dado el dato, porque me parecía muy importante, muy relevante y, además, muy gráfico, de la desviación media entre el precio de adjudicación y el precio de liquidación de obras, pero también hay un dato muy significativo y es que en Navarra la baja media creo que era alrededor del 11 por ciento en este último informe, no lo puedo decir en este momento con exactitud pero sé que rondaba esa cifra. En España, por ejemplo, las obras se adjudican con una baja del 40 por ciento, comprenderán que con una baja del 40 por ciento en ocasiones las empresas que licitan en el concurso quieren coger la obra por distintas necesidades, arriesgan demasiado y después plantean muchas dificultades a la hora de ejecutar las obras, las obras se paralizan, vemos cantidad de obras a lo largo y ancho del Estado en las que las máquinas están eternamente paradas, nadie trabaja, el verano siguiente vas por la misma carretera y otra vez lo mismo. Bien, pues para que la gestión de las obras sea la adecuada, para que se hagan en tiempo y forma, que es lo que les interesa a los ciudadanos, poder disponer de la infraestructura en el menor tiempo posible –por supuesto, alguna obra se retrasa, como bien ha dicho usted, no todas son iguales, no es lo mismo construir en una meseta que construir en zona monta-*

ñosa, y algunas obras tienen más envergadura que otras y tienen sus dificultades—, adjudicar a un precio razonable, dentro de que, por supuesto, nuestra obligación es dar más puntos a la oferta económicamente más ventajosa, el secreto es evitar en la medida de lo posible bajas importantes, porque esto luego crea muchas dificultades en la gestión de la obra en cuanto a los tiempos, la forma y la calidad de la ejecución, y también, por supuesto, en cuanto al precio último de liquidación, porque al final se acaba pagando lo que no era lógico haber bajado. Creo que con esto queda zanjado este tema, porque tampoco creo que sea razonable poner una serie de cuestiones encima de la mesa que yo creo que ni vienen a cuento ni tienen ningún fundamento.

Le diré a usted, señora Figueras, y también al señor Jiménez, que no son obras distintas. Las obras que están planificadas en el segundo plan de carreteras son las que son, y si después se hizo un plan de aceleración que financiaba SPRIN es porque se buscó una financiación adicional para acelerar un poco la ejecución del plan que se veía que se estaba relegando un poquito, se deseaba llegar con más prontitud a los objetivos que el plan se había marcado y, por lo tanto, se diseñó un plan de aceleración cuya financiación provenía de SPRIN aunque luego tenía su reflejo en el presupuesto. No es cierto que fuera completamente al margen del presupuesto, porque conforme se iban ejecutando las obras se incorporaban al presupuesto, y ustedes han tenido cuenta del seguimiento presupuestario de todas las partidas de las obras del segundo plan. Y todas las obras son del segundo plan, que no parezca que el Gobierno diseñó un plan y después se dedicó a hacer un Plan de Aceleración de Carreteras con unas obras que de repente, a capricho, se inventó. No, no, el plan de aceleración no fue más que eso, la aceleración del segundo plan de carreteras y, por lo tanto, estamos hablando de lo mismo, las actuaciones del Plan de Aceleración de Carreteras son las actuaciones del segundo Plan Director de Carreteras.

Y no quiero insistir más, pero, efectivamente, un plan director es un plan director, y por eso entiendo que las valoraciones que yo he hecho son justas y pueden ser las que he dicho.

A ver si no me dejo ninguna cuestión, ya que he empezado por usted, señora Figueras. Creo que es todo lo que tenía que decirle.

Y al portavoz de Na-Bai le aclararé, en primer lugar, que la cuenta que ha hecho no es válida. Dice: veintitrés más veinticuatro es un 30 por ciento de no sé qué... No, veintitrés y veinticuatro son las acciones que yo le he dicho que están pendientes o sin iniciar su tramitación o en proyecto, pero de las ciento setenta en las que se convirtieron, no de las ciento cincuenta que usted ha toma-

do como referencia para sacar el porcentaje. Se lo digo simplemente por aclarar que su porcentaje no es válido. Algunas actuaciones se desdoblaron en dos por diferentes cuestiones, etcétera.

Y luego ha hablado usted, y también ha hecho referencia a ello la señora Figueras —han sido tantas cosas las que se han dicho, tiene usted esa virtud ¿verdad?, yo también solía ser muy buena en los exámenes, antes me ha dicho el señor Burguete que me estaban haciendo un examen pero se ve que hoy no tengo muy buen día, pero, bueno, me permitirán ustedes que consulte un momento las notas que he tomado—, de otro punto importante dentro del balance. Aparte de los ejes estratégicos, etcétera, decía que otro punto importante dentro del balance era la red de interés general de la Comunidad Foral o la red local. Bien, hay que decir que no se puede acometer todo de golpe. El segundo Plan Director de Carreteras tenía unos objetivos que en absoluto abandonaban la red de interés general de la Comunidad Foral ni tampoco la red local, hay muchas actuaciones que se refieren a esos dos grupos de carreteras de la red, pero sí que es cierto que todo a la vez no se puede hacer. Por muy competente que llegara a ser el Gobierno de Navarra, cosa que ya sé que ustedes nunca reconocerán, pero imagínense que sí, que lo reconocen y que el Gobierno de Navarra es el más competente del mundo mundial, hombre, no se puede hacer todo a la vez. Entonces, este plan se definió como estratégico para el desarrollo social y económico de Navarra, Navarra estaba experimentado una evolución muy importante a todos los niveles y entendíamos que el desarrollo de los ejes estratégicos, que, efectivamente, consumen muchos recursos económicos del presupuesto, era necesario para acompañar a todo ese otro desarrollo económico, industrial, residencial, urbano, y era necesario hacerlo, además, en condiciones de equilibrio territorial, que no hubiese muchas diferencias entre un ciudadano de Navarra que viviera en una zona o uno que viviera en otra, sino que desde todas las zonas se pudiera acceder fácilmente a vías de gran capacidad, vías seguras, vías rápidas, etcétera. Por lo tanto, ese era el objetivo. Aun con todo, como digo, no puede decirse en absoluto que se haya abandonado la red local ni la red de la Comunidad Foral.

Sin embargo, si que es cierto, y en alguna ocasión creo que ya lo he anunciado, que de cara a la elaboración del tercer plan director de carreteras, y puesto que el tema de los ejes estratégicos ya se ha visto debidamente cumplido, el tercer plan tendrá que acoger indefectiblemente la finalización de la A-21, la autovía del Pirineo, porque hay que terminarla, pero digamos que ese tercer plan va a centrar el punto de mira en la red local y en la red de interés general de la Comunidad Foral, sobre la que se ha venido trabajando, pero ahora de

*forma prioritaria sí que se quiere hacer un intento de homogeneización de la red.*

*¿Qué anchuras tienen las carreteras?, ¿qué arcenes? Bueno, no todas están en el mismo estado, en términos generales yo creo que tampoco es muy aventurado afirmar que tienen las características necesarias para soportar en la mayoría de los casos, si no es porque ya eran actuaciones urgentes que han sido recogidas en el segundo Plan Director de Carreteras, el tráfico que actualmente tienen que soportar. Esto es así. Lógicamente, es deseable para todos los alcaldes y todos los habitantes de todos los pueblos disponer de unas carreteras de once metros de ancho más un metro de arcén, trece metros de ancho, pero también es verdad, como he dicho antes, que no todo se puede acometer a la vez y, lógicamente, se van haciendo las acciones en función también del tráfico que soportan cada una de las carreteras, y yo creo que todas están adecuadamente dimensionadas para el tráfico que soportan, salvo en algunas excepciones que, como digo, fueron incluidas de forma prioritaria en el segundo Plan Director de Carreteras.*

*Y luego se acometen otras acciones fuera de este plan, como toda la corrección de los tramos potencialmente peligrosos, de los tramos de concentración de accidentes, sobre los que se actúa sin necesidad de que estén en el plan porque, por supuesto, es una prioridad del departamento corregir los tramos de accidentalidad de la red de carreteras. Con lo cual, ya digo, sin considerar en absoluto que se ha abandonado esta parte de la red, sí es cierto que este plan perseguía unos objetivos. Todo no se puede hacer a la vez, el Gobierno, una vez cumplidos esos objetivos, tiene el ánimo de centrarse en esa otra red con el ánimo de homogeneizarla y mejorarla. Y, bueno, paso a paso se van haciendo todas las cosas.*

*Respecto a sus preguntas, yo, desde luego, no puedo hacerme responsable de las decisiones que tome la Mesa de este Parlamento. Lamento que esté disgustado. Con mucho gusto atiendo siempre todas sus peticiones, ya sean interpelaciones, ya sean peticiones de comparecencia, ya sean sus preguntas escritas, señor Jiménez. No sé si antes no tenía interés en ellas a pesar de haberlas presentado y ahora dice que las quiere. Yo, con todo el interés del mundo, como siempre hago, les enviaré toda la información que me pidan porque no tengo ningún reparo al respecto.*

*No esperaba que me aplaudiese, hasta ahí podíamos llegar, pero de alguna manera yo creo que tampoco ha sido capaz de desmontar nuestros argumentos y, de alguna forma, sin querer, recono-*

*ce que al final el plan ha tenido una evolución más que favorable.*

*Al resto de portavoces les agradezco sus aportaciones. Señor Burguete, no sé si ha hecho indirectamente alguna alusión a que yo aclarase el tema, creo que ya ha quedado aclarado desde el principio y, por lo tanto, no incido más en el mismo. Muchas gracias por sus intervenciones y, por mi parte, nada más, señor Presidente.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Amezketa Díaz): *Muchas gracias, señora Consejera. Vamos a hacer un receso para hacer un relevo en la Presidencia.*

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 51 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 51 MINUTOS.)

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el incumplimiento del mandato de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico de retirar la grava vertida en el cauce del río Bidasoa, presentada por el Ilmo. Sr. D. Koldo Amezketa Díaz.**

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (1): *Bilerarekin jarraituko dugu. Bigarren puntua Nafarroa Bai taldeak eskatu du. Beraz, talde honen bozeramaile Koldo Amezketa jaunak du hitza.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Arratsalde on, buenas tardes. La solicitud de comparecencia se refiere a la siguiente situación. En la construcción de la modificación de la carretera 121-A en múltiples ocasiones se han realizado obras que atraviesan el río Bidasoa, por lo tanto, obras que afectan de forma directa al río. En muchos casos es absolutamente necesario depositar grava en el propio lecho, y cuando digo grava digo piedra en general, es decir, no limito el tamaño, a veces son escolleras, rocas grandes, y mucha grava fina. Después de haber visto a lo largo del tiempo los muchos metros cúbicos que se han depositado para facilitar las obras, la impresión que tenemos es que no se ha recuperado el cauce con la debida diligencia. El propio movimiento de las aguas y las avenidas que ha habido a lo largo del tiempo han ido trasladándolas, moviéndolas del lugar en el que inicialmente estaban depositadas y al final lo que ha ocurrido es que, como son muchos metros cúbicos, se han extendido a lo largo del lecho, han incrementado la altura del lecho y se*

(1) Traducción en pág. 24.

han producido avenidas de agua, riadas, que han repercutido en salidas del cauce que creemos que son achacables en parte a esa reducción de altura, en definitiva, como consecuencia de las muchas toneladas, de los muchos metros cúbicos de grava que no han sido retirados a tiempo.

La queja se trasladó en su momento a la Confederación Hidrográfica. La Confederación Hidrográfica argumentó que hacía tiempo que habían dado instrucciones al respecto a Medio Ambiente, no al departamento, sino a la parte medioambiental que está incorporada dentro del Departamento de Obras. Conocemos quejas directas por la Confederación, que nos ha dicho: les hemos dado instrucciones de que se haga y vemos que no se está haciendo. Eso está recogido con datos, fechas y demás, y queríamos saber en qué situación está todo eso y, sobre todo, cuáles son los medios que se van a poner para recogerlo, porque cuando están depositadas en un único sitio es relativamente fácil quitarlas, pero cuando el agua se las ha llevado y las ha extendido es bastante más difícil, como ustedes saben de sobra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (2): *Eskerrik asko, Amezketa jauna. Erantzuna emateko kontseilari andreak du hitza.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Las obras que está realizando el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra en la carretera 121-A, tramos Sunbilla-Etxalar; Etxalar-Bera/Vera de Bidasoa; Bera/Vera de Bidasoa-Endarlatsa, están sometidas a los condicionantes ambientales establecidos en la Declaración de Impacto Ambiental formulada en la tramitación administrativa para la aprobación de los proyectos y condicionadas al desarrollo de las medidas correctoras de impacto ambiental definidas en el proyecto de construcción aprobado. Quiero expresar, en primer lugar, que el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra tiene la firme voluntad de que en estas obras, del mismo modo que en todas las que gestiona y realiza, se dé riguroso cumplimiento a todos los condicionantes ambientales establecidos por el órgano ambiental competente.*

*A tal efecto, e integrado en la dirección de la obra, el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra tiene un equipo de vigilancia y control ambiental que vela por el cumplimiento de todos los compromisos ambientales antes citados. Como sus señorías bien conocen, los tres tramos de obra de la N-*

*121-A, que abarcan un total de casi diez kilómetros, son obras de gran envergadura y complejidad. Además, la mayor parte de su trazado discurre en el entorno próximo al cauce del río Bidasoa, al que cruzan con once puentes. Desarrolladas casi en su totalidad en un medio de alto valor ambiental, la labor de control y vigilancia es una función muy ardua, ya que son muchos los puntos de fricción que se producen en el desarrollo de unas obras tan complejas. A modo de ejemplo, citaré que en desarrollo de la labor de vigilancia y control ambiental se han realizado cuarenta y un informes de seguimiento que se han trasladado a la empresa contratista por la dirección de obra.*

*Centrándonos en el caso puntual objeto de esta comparecencia, debo informar a sus señorías de que las afecciones puntuales al río durante la construcción de las zapatas y la estructura de los puentes son, como usted mismo ha reconocido, inevitables, si bien una vez terminada su ejecución deben corregirse reponiendo el entorno a su estado original. Las aportaciones de material en el cauce a las que hace referencia usted en su petición de información y la Confederación Hidrográfica del Cantábrico eran conocidas por la dirección de obra ya que son inevitables durante la construcción de las zapatas y la estructura de los puentes, si bien se trata de una afección local, temporal y corregible. La dirección de obra tenía planificadas las labores correctoras correspondientes. En la reunión y visita a las obras realizadas el día 22 de mayo de 2009 se informó a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico de las medidas correctoras previstas y de las previsiones temporales de ejecución programadas, previsiones que fueron consensuadas con este organismo.*

*Las zonas puntuales de afección y sus respectivas medidas correctoras son las siguientes. Tramo a), Sunbilla-Etxakar. Estructura 1.1: retirar el vado tras colocar las vigas. En esta imagen se ve el vado típico que se construye con carácter temporal y provisional durante la construcción de los puentes, el río pasa por un entubamiento. Una vez terminada la construcción del puente, el vado se elimina restaurando la situación inicial. Estructura 1.2: retirar los vertidos de ambas orillas lo antes posible. En esta imagen vemos la situación con el puente ya construido y en proceso de retirada de las tierras, que es como está actualmente. Estructura 1.6: construir vado con requisitos ambientales y los establecidos por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Aquí se ve el río pasando por el vado entubado. Tras la construcción del puente se retirará el vado y la plataforma de material necesaria para el montaje. Estructura*

(2) Traducción en pág. 24.

1.7: retirada de materiales del estribo. Vemos que ya están retirados y eliminados los restos de obra y materiales.

Tramo b), Etxalar-Bera/Vera de Bidasoa. Estructura 2.1: retirar los vertidos tras retirar los apoyos. En esta imagen vemos la plataforma y zona de apoyo, que se retirará tras la construcción del puente. Estructuras 2.3 y 2.4: retirar los vertidos y tender el talud lo antes posible. Aquí se ve que, si bien se han retirado la plataforma y materiales, si es preciso tender más los taludes. Estructura 2.7: retirar los vertidos del cauce y taludes de lo antes posible. En esta otra fotografía vemos máquinas completando la retirada de materiales.

Tramo c), Bera/Vera de Bidasoa-Endarlatsa. Viaducto 2: retirar plataforma tras prueba de carga. En esta imagen se muestra que se está retirando el material una vez culminada la prueba de carga preceptiva del puente. Retirada de material de voladuras del cauce tras la terminación de las obras. La obra se pondrá en servicio en breve pero ya se están retirando los materiales del río donde actualmente es posible.

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra realizará un seguimiento y control de las medidas a adoptar, pudiendo asegurar que será muy riguroso en la exigencia de su cumplimiento estricto.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (3): *Eskerrik asko, kontseilari andrea. Jarraian Nafarroa Baiko bozeramaileak du hitza.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *A la vez que planteaba esta petición de comparecencia, en la que me refería exclusivamente a un aspecto del problema, por eso hablaba exclusivamente de grava, hacía una pregunta por escrito más amplia, cuya contestación recibí antes de ayer. La pregunta se hace el día 20 de mayo. Efectivamente, el día 22, dos días más tarde, supongo que por casualidad —ya hemos tenido ocasión de comentar aquí algunas casualidades—, se produce esa reunión entre la dirección de obra, los contratistas y la Confederación Hidrográfica. Y, efectivamente, el día 26 de mayo están en estos informes todas esas explicaciones.*

*Pero vamos a ampliar un poco las cosas. Con anterioridad a esa fecha de 20 de mayo, cuando planteo esta petición de información o esta pregunta, la Confederación ya había dicho que había dado instrucciones, incluso que ellos mismos estaban preocupados porque no se estaba llevando a cabo, repito, la retirada de grava, que, en palabras del presidente de la Confederación, eran unos excedentes de árido que estaban depositados en el*

*río, necesariamente depositados, repito, pero que tienen que ser luego necesariamente recogidos. Entonces, estaban necesariamente depositados pero llevaban demasiado tiempo y con excesivo riesgo. Esas son palabras textuales del presidente de la Confederación, y es lo que nos puso en tensión en aquellos momentos, porque si con anterioridad habíamos evidenciado crecidas, crecimientos del río no proporcionales a la lluvia caída, y si con la misma lluvia que en otras ocasiones el río crece más, produce inundaciones y daños, quiere decir que algo nuevo ha pasado, y eso nuevo es que son muchos miles o por lo menos muchos cientos de metros cúbicos de árido fino, en este caso, los que se han puesto en el río, que han estado durante mucho tiempo, el agua ha hecho su trabajo, que es llevárselos, lo hace siempre, y luego va a ser difícil recuperarlo.*

*Por eso el asunto concreto no es cuándo van a retirar las infraestructuras, los tubos que ha habido que poner en el río, porque los tubos no van a causar problemas, antes o después será fácil recogerlos y llevárselos, sino las muchas toneladas, los muchos metros cúbicos de árido que hay alrededor de los tubos, que es muy fácil que se los lleve el agua, se los está llevando, se los ha llevado. Es imposible preguntarle al constructor, que él si lo sabe, cuántas toneladas ha depositado en el río, cuántas ha recogido. Digo que es imposible porque no va a dar esa información y a lo mejor ni siquiera la tiene controlada, pero lo que es una evidencia es que muchos miles de toneladas ya están distribuidas a lo largo del río, y no sé si hay alguna medida prevista para recoger todo eso, no los tubos que están debajo que se pusieron para las zapatas y que cuando se acabe la obra se van a recoger, eso es muy fácil y muy sencillo porque el tubo es grande y es fácil recogerlo cuando se acaba, sino el material menudo, que, repito, es muy difícil, son muchos metros cúbicos, y esa es la pregunta, qué se va a hacer con todo eso. No está indicado en este informe, que es, en definitiva, lo que usted ha explicado y lo que me ha mandado como información escrita, aquí no se habla en absoluto de las toneladas y de los metros cúbicos de árido, se habla de otras cosas.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (4): *Eskerrik asko. Kontseilari andrea.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. La casualidad es que usted hace una pregunta sobre una supuesta queja que aún no se ha producido, que se produce por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico al Gobierno de Navarra*

(3) Traducción en pág. 24.

(4) Traducción en pág. 24.

con posterioridad al anuncio de esa queja en su pregunta. O sea que la casualidad es la suya, no la nuestra, señor Amezketa, no vea fantasmas. Me va a permitir esta broma, no le llamo ladrón, pero cree el ladrón que todos son de su condición, ya nos entendemos todos con este refrán. Ya sabe que nosotros tenemos unas comisiones de seguimiento periódicas con los alcaldes de la zona, sinceramente, habríamos agradecido que cualquier preocupación que tuvieran nos la hubieran trasladado a nosotros, que es la lealtad entre Administraciones de la Comunidad Foral, no hace falta que lo denuncien o que trasladen sus preocupaciones primero a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico. Dicho esto, en relación con el tema de las casualidades o no casualidades, lo cierto y verdad es que todos estamos de acuerdo en que mientras no se inventen las carreteras volantes, como los platillos volantes, es imposible no afectar el terreno y, por lo tanto, por la misma ejecución de las obras, construcción de las estructuras, su puesta en carga, sus pruebas de puesta en carga, en fin, por motivos lógicamente de seguridad de la propia obra es inevitable hacer una serie de afecciones.

Sí que es cierto que no solamente por el tema medioambiental, sino por todas las cuestiones, nosotros, como ya hemos expresado en otras ocasiones, lamentamos que estas obras se hayan demorado mucho más de lo deseado, en ocasiones por distintas complejidades, unas veces achacables a la empresa, otras no. La verdad es que ha sido un invierno durísimo, con muchísima nieve, con muchísima agua, lo que ha dificultado mucho la ejecución de tareas no solo por la supresión de jornadas laborales, sino por los terrenos húmedos que realmente, en una zona orográficamente tan compleja, han creado muchísimas dificultades. Es cierto que las obras se han demorado más de lo deseado, aunque desde el punto de vista de que va a ser una gran infraestructura que va a estar ahí para ser disfrutada durante muchos años hay que relativizar, pero sí que es verdad que es mucho más tiempo del que el Gobierno, responsable de la obra, por supuesto, hubiera deseado, y, en este sentido, también determinadas afecciones están durando más tiempo del deseado.

Yo creo que en esta fotografía queda bastante claro, después de que se empiezan a ejecutar todos estos trabajos que he enumerado y que son los que están consensuados con la Confederación, cómo queda restablecida o restituida la situación inicial y medioambientalmente, aparte de otras obras compensatorias que se nos han exigido y que también se están cumpliendo, medioambientalmente, como digo, se restituye la situación inicial.

Respecto a la pregunta que usted me hace referida a las toneladas, en la propia exigencia de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico no se nos exige nada en esos términos y, por lo tanto, no se han establecido objetivos ni compromisos en esos términos. Lo que se ha establecido, como digo, es este calendario de trabajo que el Gobierno ya tenía planificado, porque, como le he explicado antes, hemos estado muy atentos al desarrollo medioambiental de esta obra, ya le he dicho que se han emitido hasta cuarenta y un informes, quiero decir que se ha estado muy encima de esta obra y, por lo tanto, este trabajo que estaba planificado se ha consensuado con ellos y están de acuerdo, y, lógicamente, es nuestra obligación velar por el cumplimiento de este plan de acciones y así lo haremos. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (5):  
Eskerrik asko. UPNko ordezkariak du hitza.

SR. VALERO ERRO: Intervendré brevemente. En estos casos yo creo que lo importante son los acuerdos y, viendo que el acuerdo entre el Gobierno de Navarra y la Confederación existe y está plasmado en fecha de 22 de mayo, que se cumplan esos acuerdos y nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (6):  
Vázquez jaunak du hitza.

SR. VÁZQUEZ ROYO: Muchas gracias, señor Presidente. El Partido Socialista considera que cuando se hace una obra de esta envergadura, lógicamente, tiene que haber restos de obra, y cuando se produce en tierra firme hay que recuperarlo de la tierra firme y cuando se produce en un viaducto o en este caso en el río Bidasoa, evidentemente, ahí se produce restos de esta obra para acceder y genera una plataforma de trabajo que es lógica. También es lógico retirarlo. Y yo, desde luego, vista la petición de información que hace el señor Amezketa y la respuesta que le da usted, señora Consejera, tengo alguna duda y quisiera que usted me la aclarase. En esta obra hay tres tramos, Sunbilla-Etxalar, Etxalar-Bera, Bera-Endarlatsa. Tuvimos ocasión de ver esta obra el año pasado, cuando todavía faltaba bastante trecho por desarrollar. En aquel momento ya se detectaba que había un retraso en las obras, sobre todo, en los tramos uno y dos. Con posterioridad, usted, señora Consejera, creo que visitó las obras y también anunció que seguramente esos tramos eran irrecuperables. Yo no sé si tiene algo que ver una cosa con la otra, me gustaría saber, y esa es mi preocupación, y creo que hay una diferencia y es una intuición, no un conocimiento, si las exigencias de la Confederación Hidrográfica del

(5) Traducción en pág. 24.

(6) Traducción en pág. 24.

*Cantábrico son las mismas en los tres tramos, es decir, si la exigencia en los tramos uno y dos coincide con la exigencia del tramo tres, la exigencia sí, pero el estado de la obra ¿es el mismo en el tramo uno, en el tramo dos, en el tramo tres?, entendiendo que el tramo uno y el tramo dos corresponden a la misma UTE y el tramo tres corresponde a otra empresa.*

*Sinceramente, señora Consejera, a la vista de la información que salió publicada recientemente, concretamente el día 11 de junio, en la que el Director de Obras Públicas, seguramente en visita girada a las obras, anunciaba la puesta en servicio del tramo Bera-Endarlatsa, incluyendo los seis kilómetros y pico del tramo guipuzcoano, y no así los tramos uno y dos, entre Igantzi y Bera, y hacía referencia a unos problemas geotécnicos en un túnel, yo no dudo de que haya habido problemas geotécnicos en el túnel, pero me está dando la impresión de que todas estas casualidades no están llevando seguramente a sacar en la parte final de todo esto algunas conclusiones más allá de que haya problemas geotécnicos en el túnel o de que seguramente haya un grado de ejecución distinto entre los tramos uno y dos y el tramo tres. Esa es la impresión que nos causa por la información que tenemos. En todo caso, me gustaría que usted me lo aclarase.*

*Porque, desde luego, el depósito de grava en el río Bidaosa, lógicamente, habrá que retirarlo, los tubos hay que retirarlos y hay que dejar el cauce lo mejor posible, y yo creo que ahí no es que tenga que haber una exigencia de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, sino que tiene que imperar el estado actual respecto del pliego de condiciones que tiene suscrito la empresa que contrata una obra con la Administración, es decir, dejar las cosas en el estado original, y eso es algo que está en el pliego de cláusulas administrativas, con lo cual nadie debe exigir, la propia empresa debe ser la que cumpla el compromiso y, si no, lógicamente, la Administración tiene que vigilar que eso se haga así, tanto en ese sentido como en el de los plazos y aplicar las penalizaciones, ya hablamos en su momento de este tema, y, por lo tanto, no sé si este cúmulo de circunstancias realmente apuntan en esa dirección. En cualquier caso, si usted tiene los datos, me gustaría que me los aportase. Y estaremos pendientes porque realmente creemos que esta obra en su totalidad no está teniendo el mismo desarrollo constructivo y con el mismo grado de satisfacción en los tramos uno y dos que en el tramo tres. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (7): *Eskerrik asko. Jarraian, CDNren izenean, Burguete jaunak du hitza.*

SR. BURGUETE TORRES: *Muchas gracias, señor Presidente. Quiero dar las gracias a la Consejera por las explicaciones que nos ha dado en una obra importante para el desarrollo y el equilibrio territorial de la Comunidad Foral de Navarra, para la comunicación y la conexión con la Comunidad Autónoma Vasca, una obra complicada en sí misma. Creo que para los conocedores de aquella zona es evidente que la orografía de ese espacio con el río tiene una complejidad y una dificultad añadida a lo que puede ser una obra de esas características en otro entorno, en otro espacio, pero hay unos estudios de impacto ambiental, una serie de medidas correctoras que lo que hay que hacer es cumplirlas y, por tanto, minimizar los efectos que una obra de esas características tiene en el cauce, y eso tiene que hacerse en plena colaboración entre el Gobierno, como responsable, la empresa adjudicataria, también responsable, y la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, que también tiene su cuota parte de responsabilidad en ese proceso, en el seguimiento y control tanto de la obra, del cauce como del dominio público hidráulico. Por tanto, creo que lo que se pretende y a lo que aspiran el Gobierno, la empresa y la propia Confederación Hidrográfica del Cantábrico es a que la obra se ejecute en tiempo y forma conforme a los plazos, conforme a la planificación, conforme al proyecto, conforme al estudio de impacto ambiental, conforme a las medidas correctoras que minimicen ese impacto ambiental y, por tanto, yo creo que ese es el fin y el objetivo que persigue el Gobierno, que persigue la Consejera, y que nosotros también compartimos. A partir de ahí, debemos poner todos los medios a nuestro alcance para minimizar los efectos menos deseados que una obra de estas características, importante para el futuro de la Comunidad, puede tener; y, por tanto, agradecemos las explicaciones que se han dado.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (8): *Erantzuna emateko, kontseilari andreak du hitza.*

SRA. CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señor Burguete. Señor Vázquez, como ha sido expuesto, los requerimientos de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico respecto a la restitución de la situación y a las medidas medioambientales se refieren a los tres tramos indistintamente. Hemos ido exponiendo cada uno de ellos y, en este sentido, hay acciones que acometer que se ha consensuado llevar a cabo en los*

(7) Traducción en pág. 24.

(8) Traducción en pág. 24.

tres tramos, tanto en el tres como en el uno como en el dos.

Me preguntaba si eran de la misma intensidad. Lógicamente, no, entre otras cosas porque el tramo tres se va a poner en servicio antes de que acabe este mes y los otros están más retrasados y, por lo tanto, lógicamente, su fase de evolución en el desarrollo de la obra hace... Uno está a punto de terminar, ya limpiando se está, y los otros no están todavía en su totalidad en esa fase. Pero no existe relación en este aspecto, o sea, las afecciones han sido a lo largo y ancho de toda la obra porque tenía que ser así. Es inevitable que sea así porque es una obra de mucha envergadura que, como digo, cruza once veces el río y en muchos tramos se trabaja en el mismo borde del río. Entonces, ha habido afecciones, como digo, a lo largo y ancho de los tres tramos sin diferenciación. No se puede decir que uno de los tramos o, para ser más claros, que uno de los adjudicatarios está incumpliendo de forma más masiva que otro, salvo por la diferencia de que uno tiene bajo su responsabilidad muchos más kilómetros de obra que el otro.

Lo que sí es cierto, efectivamente, es que hay distinto grado de cumplimiento en cuanto a los plazos y que, como bien ha recordado usted, en su día yo dije la verdad, como no puede ser de otra manera. Dije que el adjudicatario de estos dos tramos no fue muy diligente a la hora de poner la obra en marcha y esto tiene unas consecuencias lógicas para el desenvolvimiento de la obra y su finalización, y tendrá unas consecuencias para él, como no puede ser de otra manera.

Dicho esto, sí que es verdad, porque las cosas a veces vienen así, que en algunos tramos de obra ha habido más dificultades. Ha habido dificultades con el emboquillamiento de algunos túneles, con la geotecnia de algunas partes del territorio, con la aparición de estas galerías, efectivamente, de las que dimos cuenta y visitamos con la prensa y todos ustedes conocen. ¿Qué quiere que le diga?, ¿que a perro flaco todo son pulgas?, pues puede ser, pero sí que es verdad que ha sido, como digo, y esto también hay que tenerlo en cuenta y hay que ser justos porque esto es así, un invierno durísimo, un invierno de muchísimas precipitaciones de nieve y de agua que, como he dicho antes, no solamente han dificultado el trabajo mismo de los operarios en un momento determinado, sino que además ha calado tanta agua en esas tierras que ha habido riegos de inestabilidad, ya saben ustedes que esto afecta muchísimo al terreno y, lógicamente, esto ha tenido también sus consecuencias nega-

tivas en el desarrollo de la obra. Es una causa natural que no se puede evitar de ninguna manera. Así es que hay causas de todos los tipos, y, efectivamente, las que son inevitables son inevitables y en las demás cada uno tendrá que acarrear su responsabilidad y sus consecuencias. Pero no tiene relación directa una cosa con la otra, que es lo que usted me preguntaba. Por mi parte, nada más. Buenas tardes, señorías. Muchas gracias, Presidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (9): Eskerrik asko. Bost minutuko atsedenaldira egingo dugu, kontseilaria eta bere departamentuko kideak atera daitezten.

(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 a que en un plazo máximo de un mes cumpla la Ley Foral 18/1986, de 15 de diciembre, del Vasconce, en cuanto a la rotulación bilingüe de los paneles viarios en la zona vascofona, presentada por el G.P. Nafarroa-Bai.**

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (10): Bilkurarekin jarraitzen dugu. Hirugarren puntua da Nafarroa Bai taldeak aurkeztu duen mozioa, errepideetako xaflen errotulazioari buruzkoa. Defentsarako, talde horren bozeramaile Aitor Etxarri jaunak du hitza.

SR. ETXARRI PELLEJERO (11): Mila esker, lehendakari jauna. Arratsalde on, parlamentari jaun-andreok. Mozio honen xedea, zioen azalpenan agertzen den bezala, nahiko argi gelditzen da zertan oinarrituta dagoen.

Hemen, hain zuzen ere, kartel bati buruz zehazten da, baina jakinaren gainean gaude ez dela bakarrik kartel hau errorea daukana. Eredu euskaldunean badaude beste zenbait kartel ere erdara hutsean jarrita daudenak. Orduan, jakinik eremu euskaldunean gaztelania eta euskara direla ofizialak, legeak dioen bezala, errotulazioa ere gaztelaniaz eta euskaraz agertu behar denez, guk mozio honetan eskatu nahi duguna da legea errespetatzen dadin, batetik, eta bestetik, Euskarabidearen irizpideak mantentzea eta betetzea.

Lehen esan dudana bezala, mozioa NA-170 errepidean, Elgorriagako bainuetxean, jarri diren

(9) Traducción en pág. 24.

(10) Traducción en pág. 24.

(11) Traducción en pág. 24.

*xaflen errotulazioari buruzkoa da, gaztelania hutsean baitaude; baina esan nahi nuke badaudela beste xafla batzuk, eta adibide bezala Oronoz Mugairiko bidegurutzeko, Bertiz Jaurerriko xafla jarriko dut, "Señorio de Bertiz" erdara hutsean dagoelako. Eta kontutan hartuta Euskararen Legea ez dela betetzen, honekin egin nahi genukeena da legea betearaztea eta errotulazioa gaztelaniaz eta euskaraz idatzia izan dadila. Hori da guk hemen planteatzen duguna eta mozio honekin eskatzen duguna.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (12): *Jarraian, zeinek hartu nahi dute parte aldeko txandan? UPNren izenean, Valero jauna.*

SR. VALERO ERRO: *Dejaré clara nuestra postura. Desde luego, nosotros estamos de acuerdo con la Ley del Vascuence y con su cumplimiento íntegro en todos sus aspectos, pero en este caso concreto no ha sido el Gobierno de Navarra el que ha puesto la rotulación sino que ha sido el Ministerio de Fomento, derivado del acuerdo que tiene con el Ayuntamiento de Elgorriaga para la ejecución del balneario. Es más, se ha dado el caso de que el propio Gobierno de Navarra se ha puesto en contacto con el alcalde de Elgorriaga para plantearle esta situación, y el Gobierno de Navarra ha hecho una petición al ministerio y el ministerio se ha comprometido a modificar el cartel en poco tiempo, con lo cual no tiene sentido instar al Gobierno de Navarra al cumplimiento de algo que no ha ejecutado el propio Gobierno de Navarra. Entonces, le pediría que retirara la moción, dejando constancia de que este grupo está a favor del cumplimiento de la Ley del Vascuence, como no puede ser de otra forma.*

*Es verdad que ha salido el caso y se ha sido diligente. Ha sido al revés, el Gobierno de Navarra se puso en contacto con el alcalde de Elgorriaga para indicarle que de alguna forma había permitido la instalación de los carteles y se pusieron de acuerdo en que se instara al ministerio y el ministerio ha dado su visto bueno a la modificación y al cumplimiento de la ley, como no puede ser de otra forma. Por eso le pediríamos la retirada de la moción y, si no, votaríamos en contra de ella.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (13): *Figueras andrea.*

SRA. FIGUERAS CASTELLANO: *Sirva nuestra justificación para decir que, al margen de que en este caso ha sido el ministerio el que no ha sido diligente, el Gobierno tiene la obligación de cumplir las leyes en su territorio, por lo tanto, si ha habido o no ha habido falta de coordinación o*

*de entendimiento es un problema en todo caso menor, porque lo lógico es que se cumpla la ley, como bien ha dicho el señor Valero. Y cuando el grupo de Na-Bai plantea de manera sistemática la rotulación en las zonas vascófona y mixta se demuestra que no se hace. No hay más que asomarse a la ventana del Parlamento para ver que un edificio emblemático como es el Baluarte sigue sin estar rotulado, por lo tanto, una cosa es que queramos hacer valer el principio de que las leyes están para ser cumplidas, y además estaría bien que el grupo que sustenta al Gobierno así lo hiciera, pero en este caso, salvando un poco la diferencia de si ha sido una falta de coordinación, no es menos cierto que se viene planteando yo creo que de una manera sistemática y reivindicativa en este caso por el grupo de Na-Bai que, efectivamente, se cumpla la normativa.*

*Creo que a veces no hay interés en cumplirla, viene bien para mantener vivo el enconamiento, y, desde luego, mientras estemos distraídos en estas cuestiones no atenderemos otras de igual o mayor importancia. Entonces, a mí me parece que en este momento se dice que se está de acuerdo porque no compete al Gobierno pero cuando compete al Gobierno de Navarra se hace caso omiso al cumplimiento de una norma. Por lo tanto, menos descaro a la hora de justificar en parte lo injustificable y en este caso, ya digo, aparte de la competencia, venga de donde venga, hay una obligación y es que las leyes están para ser cumplidas, entonces cúmplanse, pero cúmplanse en todo lo que concierne a la Ley del Vascuence.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (14): *Kontrako txandan? Vázquez jauna.*

SR. VÁZQUEZ ROYO: *Muchas gracias, señor Presidente. Creo que no está en cuestión el cumplimiento de la Ley del Vascuence. Nuestro grupo, desde luego, es respetuoso con el cumplimiento de la misma, pero entendemos que se han dado las explicaciones por el portavoz de UPN de que es un único cartel el que está anunciando una instalación y que como consecuencia del desconocimiento por el Ministerio de Fomento de nuestra normativa foral se ha producido este error. Está advertido, se va a modificar, y, por lo tanto, lógicamente, no tendría ningún sentido seguir apoyándonos en una reivindicación que ha sido aceptada, se ha reconocido el error. Por lo tanto, entendemos que no existiendo causa no debería existir tampoco motivo para seguir discutiendo sobre este asunto, porque, efectivamente, como dice la señora Figueras, mientras estamos discutiendo de*

(12) Traducción en pág. 25.

(13) Traducción en pág. 25.

(14) Traducción en pág. 25.

estas cosas no discutimos de otras más importantes. En cualquier caso, entendemos que si se ha reconocido y no hay ningún tipo de discusión y se va a corregir, evidentemente, no debería haber ningún tipo de problema, pero si alguien quiere incidir en el problema, cada uno es muy libre, pero entendemos que, una vez que se ha reconocido que eso hay que cambiarlo y se va a cambiar, no habría razón para actuar más allá de lo que se entiende por lógico. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (15): *Erantzuna emateko, Etxarri jauna..., barkatu, pentsatu dut ez zenuela hitza hartu nahi. Burguete jaunak du hitza.*

SR. BURGUETE TORRES: *Mucha gracias, señor Presidente. No es la primera vez que se debate una propuesta de resolución en la que se pide y se exige el cumplimiento de la Ley del Vascuence, y CDN siempre ha votado a favor del cumplimiento de la ley porque entendemos que fue una ley de consenso que ha permitido un desarrollo importante del euskera. Y puede llamar la atención la posición que vamos a tener con respecto a esta propuesta de resolución en la que se insta al Gobierno de Navarra a que en el plazo de un mes cumpla la ley. Vamos a votar en contra por los argumentos que ha explicado el portavoz de UPN, el señor Valero, que yo no dudo de que sean ciertos, pero también advierto que, efectivamente, si se comprueba que hay otra serie de situaciones que no se ajustan a lo que se está comentando y los carteles o las señales no han sido colocadas por el ministerio correspondiente con el visto bueno posiblemente del Ayuntamiento y el Gobierno de Navarra ya ha comunicado al propio ministerio que se corrija esa realidad, seguro que habrá ocasión para poder volver a discutir sobre esta realidad y nuestro voto indiscutiblemente será, como siempre ha sido, a favor de esas propuestas de resolución que lo que hacen es que en la zona vascofona la rotulación sea bilingüe porque eso es lo que marca la ley y ese ha sido también uno de los argumentos que nosotros hemos defendido.*

*Nosotros vamos a votar en contra porque entendemos que ha habido una falta de relación, de conexión entre el ministerio, el Gobierno y el propio Ayuntamiento. Parece que el Gobierno, en el ámbito de su competencia, ya ha comunicado al propio ministerio que Elgorriaga y ese entorno es zona vascofona, por tanto, la rotulación tiene que ser bilingüe, y a partir de ahí, como entendemos que eso ya se ha producido, no es necesario que manifestemos nuestra opinión. Pero, insisto, si esta cuestión vuelve a discutirse en el Parlamento*

*y, efectivamente, los datos que se nos han aportado no se ajustan a lo que se ha venido comentando aquí, nuestra posición será, como ya hemos hecho en otras ocasiones, a favor. Quiero recordar que también en alguna rotulación de la autovía comentada a lo largo de esta tarde, la A-12, autovía del Camino, nos posicionamos a favor del cumplimiento de la rotulación bilingüe en la medida en que las zonas vascofona y mixta así lo exigían. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (16): *Orain bai. Erantzuna emateko, Etxarri jauna.*

SR. ETXARRI PELLEJERO (17): *Burguete jauna, zuek ados zaudete betetzeko. Baina hemen ez da harreman falta edo ez. Hemen, nahiz eta zuzenki Elgorriaga herrian jarri den kartelari buruz hitz egiten den, kontutan hartzen baldin badugu Nafarroako Gobernua premiatzea, ez da zuzenki eta espreski hori bakarrik esaten. Esaten dena da Euskararen Legea bete dadila errepideetako xaflen errotulazioa jartzerakoan.*

*Lehen esan dut: ez da bakarrik xafla hau, Oronoz Mugairiko errepideko bidegurutzean badago bat. Eta pentsatzen dut hau ez dela harreman faltarengatik, zeren kartel hau Nafarroako Gobernuak jarri du eta "Señorio de Bertiz" erdara hutsean heldu da.*

*Zioen azalpenean Elgorriagako xaflaren gainean hitz egiten da. Hor esaten da Ministerioaren kompetentzia dela. Baina kontutan hartu behar da Nafarroan errepideen kompetentzia Nafarroako Gobernuak dela. Ematen du kulpa beste batzuei bota nahi zaiela.*

*Xafla hori ez da bakarra. Badaude beste batzuk: "Frantzia" izena, eremu euskaldunean, "Francia" erdara hutsean agertzen da. Eta badaude beste xafla batzuk ere, orain dela bi hilabete Nafarroako Gobernuak esandakoaren arabera zuzenduko zituenak. Lekunberrin daude. "San Miguel de Aralar" erdara hutsean agertzen da. Duela bi hilabete Nafarroako Gobernuak esan zuen zuzenduko zituela. Nafarroako Gobernuak kompetentzia da. Bi hilabete pasatu dira eta berdin segitzen du.*

*Orduan, guk hemen eskatu nahi duguna da Nafarroako Gobernuak hainbesteko sentsibilitatea baldin badauka euskararekin, eta, hemen esaten den bezala, Euskararen Legea betetzeko prest baldin badago, gauza hauekin kontuz ibiltzeko, eta esaten duenean legea bete behar duela, betetzeko, eta ez bi hilabete beranduago oraindik xafla hori*

(15) Traducción en pág. 25.

(16) Traducción en pág. 25.

(17) Traducción en pág. 25.

*ek berdin mantentzea. Hori da guk esan nahi duguna.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas) (18): *Eskerrik asko. Horrek esan nahi du mozioa mantentzen dela. Beraz, jarraian mozioa bozkatuko*

*dugu. Aldeko botoak? 4 boto. Kontrakoak? 10 boto. Abstentzioak?*

*Ba, eskerrik asko guztiei. Gaurko bilkura amaitzen da.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 18 HORAS Y 39 MINUTOS).

### Traducción al castellano de las intervenciones en vascuence:

(1) Viene de pág. 16.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Vamos a continuar con la sesión. Pasamos al segundo punto del orden del día, que es iniciativa de Nafarroa Bai. Por tanto, tiene la palabra su portavoz, el señor Koldo Amezketeta.*

(2) Viene de pág. 17.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias, señor Amezketeta. Para responder, tiene la palabra la señora Consejera.*

(3) Viene de pág. 18.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias, señora Consejera. Tiene la palabra el portavoz de Nafarroa Bai.*

(4) Viene de pág. 18.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias. Señora Consejera.*

(5) Viene de pág. 19.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias. Tiene la palabra el representante de UPN.*

(6) Viene de pág. 19.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Tiene la palabra el señor Vázquez.*

(7) Viene de pág. 20.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Muchas gracias. A continuación tiene la palabra, en representación de CDN, el señor Burguete.*

(8) Viene de pág. 20.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Para replicar, tiene la palabra la señora Consejera.*

(9) Viene de pág. 21.

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

(10) Viene de pág. 21.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): *Se reanuda la sesión. El tercer punto es una moción sobre la rotulación de los paneles viarios, presentada por Nafarroa Bai. Para su defensa tiene la palabra el portavoz de dicho grupo, el señor Aitor Etxarri.*

(11) Viene de pág. 21.

SR. ETXARRI PELLEJERO: *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías. Como se aprecia en la exposición de motivos, el objeto de esta moción está bastante claro.*

*En este caso, estamos hablando de un rótulo en concreto, pero sabemos que no es solamente ese panel el que contiene un error. En la zona vascofona hay también otros rótulos que están redactados exclusivamente en castellano. Así pues, conscientes de que en la zona vascofona son oficiales el*

(18) Traducción en pág. 25.

castellano y el euskara, y dado que la rotulación debe figurar en castellano y en euskara, tal y como está establecido legalmente, lo que nosotros pedimos con esta moción es que se respete la ley, por una parte, y por otra, que se mantengan y cumplan los criterios de Euskarabidea.

Como he dicho antes, la moción se refiere a la rotulación alusiva al balneario de Elgorriaga, instalada en la carretera NA-170, que está redactada exclusivamente en castellano. Quisiera decir, no obstante, que hay más rótulos, y citaré como ejemplo el panel que se encuentra en el cruce de Oronoz Mugairi y que anuncia el Señorío de Bertiz exclusivamente en castellano. Teniendo en cuenta que se incumple la Ley del Vascuence, lo que pretendemos con esta iniciativa es hacer cumplir la ley y que la rotulación se redacte en castellano y en euskara. Eso es lo que nosotros planteamos aquí y lo que pedimos con esta moción.

(12) Viene de pág. 22.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): ¿Quiénes desean intervenir en el turno a favor? Por UPN tiene la palabra el señor Valero.

(13) Viene de pág. 22.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): Señora Figueras.

(14) Viene de pág. 22.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): ¿Turno en contra? Señor Vázquez.

(15) Viene de pág. 23.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): Para responder, señor Etxarri... Perdón. Pensaba que no quería intervenir. Tiene la palabra el señor Burguete.

(16) Viene de pág. 23.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): Ahora sí. Para responder, tiene la palabra el señor Etxarri.

(17) Viene de pág. 23.

SR. ETXARRI PELLEJERO: Señor Burguete, ustedes están de acuerdo en lo relativo al cumplimiento, pero no se trata de una cuestión de falta de relación. Aunque aquí se habla directamente del rótulo que se ha instalado en Elgorriaga, si tenemos en cuenta la petición que se dirige al Gobierno de Navarra, lo cierto es que no es solamente eso lo que se dice directa y expresamente. Lo que se dice es que se cumpla la Ley del Vascuence a la hora de instalar los paneles indicativos en las carreteras.

Ya lo he dicho antes: no se trata únicamente de ese rótulo, existe otro en el cruce de Oronoz Mugairi. Y me figuro que eso no se debe a la falta de relación, porque ese rótulo, que reza "Señorío de Bertiz" exclusivamente en castellano, lo ha puesto el Gobierno de Navarra.

En la exposición de motivos se habla del rótulo de Elgorriaga, y se indica que se trata de una competencia del ministerio. Pero hay que tener en cuenta que en Navarra la competencia sobre carreteras es del Gobierno de Navarra. Da la impresión de que se pretende echar las culpas a terceros.

Ese panel no es el único. Hay otros: en la zona vascófona, el indicativo "Francia" aparece escrito exclusivamente en castellano. Y hay también otros paneles que el Gobierno de Navarra dijo hace dos meses que iba a corregir. Se encuentran en Lekunberri. "San Miguel de Aralar" figura escrito exclusivamente en castellano. El Gobierno de Navarra manifestó hace dos meses que iba a subsanar esto. Es una competencia del Gobierno de Navarra. Han transcurrido dos meses y continúa igual.

Así pues, lo que nosotros pedimos aquí es que, si el Gobierno de Navarra tiene tanta sensibilidad con el euskara y, según se dice aquí, está dispuesto a cumplir la Ley del Vascuence, se actúe con cuidado en estas cosas, y cuando dice que va a cumplir la ley, que la cumpla, y no que esos paneles sigan igual cuando ya han pasado dos meses. Eso es lo que nosotros queremos destacar.

(18) Viene de pág. 24.

SR. PRESIDENTE (Sr. Jiménez Hervas): Muchas gracias. Eso significa que la moción se mantiene. Por tanto, vamos a pasar a su votación. ¿Votos a favor? 4 votos. ¿En contra? 10 votos. ¿Abstenciones?

Muchas gracias a todos. Se levanta la sesión.