



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

XI Legislatura

Pamplona, 19 de junio de 2024

NÚM. 15

---

**COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL**

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.<sup>ª</sup> MAITE ESPORRÍN LAS HERAS

**SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 19 DE JUNIO DE 2024**

**ORDEN DEL DÍA**

— 11-24/COM-00097. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre las obras del puente de Andión.

*(Comisión transcrita por Naturalvox S.A.U.)*

(Comienza la sesión a las 15 horas y 21 minutos).

**11-24/COM-00097. Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre las obras del puente de Andión.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muy buenas tardes. Arratsalde on. Vamos a dar inicio a la Comisión de Cohesión Territorial. Tenemos un único punto del orden del día, que es para informar sobre las obras del puente de Andión. En primer lugar quiero dar la bienvenida al Consejero, señor Chivite; al Director, don Pedro López; y a la Jefa de Gabinete, doña Sara Fernández. Para presentar esta iniciativa, si lo desea así, el señor Araiz por EH Bildu tiene la palabra cinco minutos.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea, eta ikusteko..., bai. Bueno, mientras voy hablando van a salir una serie fotografías en relación con este punto. (MUESTRA MATERIAL AUDIOVISUAL). Esta es la situación anterior a la realización de las obras, un puente que no olvidemos que está incluido en el inventario de patrimonio arquitectónico de Navarra en la ficha 10873, en el Catálogo Monumental de Navarra, que según las investigaciones la fábrica procede del siglo XVI, las reparaciones se hicieron en el XVIII, en el XIX fue bastante reconstruido, debido a haber sido dañado en las guerras carlistas, y hay una discusión sobre el carácter medieval de parte del mismo, incluso la existencia de un antiguo puente romano allí mismo.

En el año 2021 se decidió que había que hacer una serie de obras para, sobre todo sujetar, por así decirlo, el puente. Vinieron unos problemas cuando se habían iniciado las obras, con una propia riada en el mes de diciembre del año 2021, y al final se llevó todo lo que se había hecho y hubo que volver a llevar adelante estas obras. Se arreglaron fundamentalmente los pilares, se adjudicó una obra que era una empresa de Madrid y, una vez finalizado eso, que era la segunda diapositiva, en la que el anterior Consejero, el señor Ciriza, fue a hacer una visita al final de las obras, desde el Servicio de Conservación de Caminos se decidió actuar sobre la parte superior.

Y ahí es donde vienen los problemas. Ahí es donde creemos que hay que dar explicaciones, porque desde finales 2022, 2023 el Ayuntamiento y la gente que pasa por allí está pidiendo una explicación de qué es lo que ha pasado para que lo que era un puente que tenía unas barandillas determinadas termine en esto que estamos viendo en estos momentos.

Entonces yo le voy a formular cinco preguntas, espero que me las conteste a lo largo de su intervención. En primer lugar, ¿por qué se acordó la retirada de las pilastras de piedra y la barandilla que existían con anterioridad? En segundo lugar, ¿por qué se ejecutaron obras de sustitución de las defensas sin solicitar informe al Servicio de Patrimonio Histórico, como se hizo con el proyecto de los pilares? Tercera, ¿por qué, pese a no figurar en el proyecto informado por el Servicio de Patrimonio Histórico, se ejecutaron las obras de eliminación de las pilastras de piedra y las barandillas sustituyéndolas por una galvanizada —como podemos ver—? En cuarto lugar, ¿por qué no se han atendido los reiterados requerimientos del Servicio de Patrimonio Histórico para sustituir la protección que se había construido? Y en quinto y último lugar, ¿por qué se colocó un cartel diciendo que las protecciones laterales estaban colocadas de manera provisional? Todavía siguen allí las protecciones laterales, todavía sigue el cartel —ese cartel que aparece ahí— a pesar de que desde el Servicio de Patrimonio se requirió, se ha requerido hasta en dos ocasiones su retirada, y porque, desde luego, no tiene ninguna justificación, y creemos

que merece una explicación lo suficientemente amplia y detallada como para que esto que estamos viviendo se solucione de alguna manera. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Eskerrik asko, señor Araiz. A continuación, señor Consejero, el señor Chivite va a tener la palabra durante un tiempo máximo de treinta minutos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Chivite Cornago): Buenas tardes a todas y a todos. De nuevo comparecemos ante esta Comisión de Cohesión Territorial, y en esta ocasión atendemos la solicitud para informar sobre las obras realizadas en el puente de Andión en Mendigorriá y los requerimientos realizados desde la Institución Príncipe de Viana. Me acompaña el Director General de Obras Públicas e Infraestructuras, Pedro López.

En primer lugar, quiero ratificar el compromiso de Cohesión Territorial con el patrimonio de los municipios, con sus culturas, tradiciones e historia. Nuestros pueblos son lo que sus vecinos y vecinas hacen de ellos. Bajo la premisa de nuestra responsabilidad institucional debemos abogar por el mantenimiento y conservación del patrimonio local. Para ello se hace esencial la coordinación entre Administraciones y, por supuesto, entre los diferentes departamentos del Gobierno de Navarra.

En el caso del puente medieval sobre el río Arda que da acceso al yacimiento arqueológico de la villa romana de Andelos, el 2020 el Ayuntamiento de Mendigorriá solicitó que Obras Públicas reparara esta infraestructura histórica por su valor social y cultural. Este puente no solo da acceso a las ruinas romanas, uno de los atractivos turísticos más destacados de Navarra, sino que también sirve de conexión a varias granjas y a zonas agrícolas. El objetivo de la obra se centraba en mejorar la seguridad de la estructura, que principalmente presentaba problemas de socavación y descalce en algunas zonas, además de pérdida de similares en las pilas centrales y en los tajamares, las estructuras triangulares agregadas a esas pilas.

El puente en cuestión es de tipo bóveda, y está ejecutado con fábrica de sillería. Dispone de siete vanos y tiene una longitud total de noventa y siete metros. Se trata de un puente medieval restaurado con arcos de medio punto y seis tajamares. La estructura fue restaurada inicialmente en el siglo XV y, posteriormente, en el siglo XIX.

En 2021 Cohesión Territorial tuvo en consideración la solicitud de Mendigorriá y, en cumplimiento de su responsabilidad en cuanto a la gestión de las infraestructuras de la que es titular, y con la finalidad de dar el adecuado servicio y garantizar la seguridad vial a los usuarios de las mismas y a las vías correspondientes comenzó el procedimiento de licitación del contrato, proyecto de reparación y refuerzo y del puente de acceso a Andelos sobre el río del Arda en Mendigorriá.

A partir de ahí queremos relatarles los acontecimientos sobrevenidos para después compartir las diferentes conclusiones. Aunque, ya les adelanto, creo que debemos solventar este asunto desde el sentido común, en coordinación entre Administraciones, conjugando la normativa relacionada con la seguridad vial con los valores estéticos y culturales. Hay fórmulas y, por lo tanto, asumo que somos responsables de llevarlas a cabo.

Cedo la palabra al Director General de Obras Públicas e Infraestructuras, Pedro López, para explicar cómo se sucedieron las decisiones. (MURMULLOS). (PAUSA).

SR. DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS (Sr. López Vera): Buenas tardes. (SUENA MÓVIL). Perdón. Como saben, el Servicio de Conservación de la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras tiene encomendada entre sus funciones la del mantenimiento de las condiciones de viabilidad y funcionalidad en las carreteras. Por eso, como ha explicado el Consejero, en 2021 comenzamos el procedimiento de licitación del contrato Proyecto de reparación y refuerzo del puente de acceso a Andelos sobre el río Arga en Mendigorriá, que fue adjudicado a la empresa Díez y Compañía SA mediante resolución 852/2021, de 7 de septiembre.

Este es el estado inicial, como se ve en las día positivas, del puente, y les mostramos el estado inicial de la infraestructura antes de la intervención. Era necesario reparar las grietas existentes, reponer la sillería perdida durante los años por el impacto de los elementos arrastrados por el propio río, como troncos y otros restos, además de limpiar la vegetación y rehabilitar los pretiles existentes con riesgo de caída. Los pretiles estaban conformados por pilastras de piedra, hay alguna que era de obra, porque se había perdido la de la piedra, con barandillas en los vanos como cierre de protección del puente.

Hay que decir que algunos de esos pretiles y barandillas que se han tenido que renovar ocurrieron porque varios vehículos cayeron al río en su día, porque no ofrecen suficiente resistencia.

La ejecución del proyecto, que tenía un presupuesto inicial de 264.157 euros, conllevaba el cumplimiento de los requerimientos impuestos por la CHE, por la Confederación Hidrográfica del Ebro, el Servicio de Medio Ambiente y el de Patrimonio, estos dos últimos del Gobierno de Navarra. Con todo ello aprobado y en marcha, el acta de replanteo de inicio de las obras se firmó el 27 de octubre del 2021.

Hasta este momento todo transcurrió dentro de lo previsto, pero el problema se generó por las lluvias registradas tanto el 1 de diciembre, que hubo la primera avenida, como las ocurridas los días 9 al 14 de diciembre de 2021, que fueron mucho más fuertes y que ocasionaron la socavación que se puede comprobar ahí. El 1 de diciembre se acordó la suspensión temporal de la ejecución de las obras por causas sobrevenidas. Las inundaciones provocadas por el temporal de la lluvia causaron graves daños materiales sobre la estructura del puente. Las precipitaciones e inundaciones continuaron, aunque, sin duda, la avenida excepcional con repercusiones más importantes se produjo entre los días 9 y 14 del 2021.

Entre los estragos se advirtió la socavación —esta que vemos aquí— del tajamar de la pila 6, provocando una oquedad que suponía el peligro de colapso de dicho tajamar y, por extensión, de toda la estructura. Que, por cierto, el otro lado de este Tajamar se desplazó ligeramente aguas arriba, precisamente por esa socavación, y asimismo provocó el arrastre de gran parte de la barandilla existente.

En las últimas avenidas se produjo la sobreelevación de la lámina de agua por encima de la plataforma de la carretera, produciendo el arrastre total de las penínsulas de trabajo y diverso material de obra que ocurrió hasta en dos ocasiones. Todo ello condicionó el cierre al tráfico y la suspensión de los trabajos.

En esta diapositiva pueden observar cuáles fueron las consecuencias provocadas por las inundaciones, se tumbaron todos los avances de la rehabilitación que se había desarrollado hasta ese momento. En estas circunstancias tuvimos que acometer urgentemente la reparación estructural de los daños en el puente causados por este temporal. El presupuesto de estas obras de emergencia ascendió a 140.160 euros. Estas obras de emergencia se realizaron por el contrato de conservación, no por la primera empresa que estaba contratada.

Una vez terminada la reparación de emergencia y levantada la suspensión de la obra inicial se procedió a la visita del puente para determinar la afección y alcance de los daños sufridos, lo que implicó la necesidad de tramitar un proyecto modificado para la contratación inicial. Esta situación obligó a realizar una ampliación presupuestaria de ese contrato inicial de 129.511,83 euros para hacer frente a la reposición de los accesos a los tajamares que fueron arrastrados por la riada junto con diverso material de obra. La actuación del proyecto de reparación del refuerzo del puente de acceso a Andelos sobre el río Arga en Mendigorria se dio por concluida el 22 de julio de 2022.

A partir de esa fecha de finalización de la obra contratada se procedió a reponer el pretil. La parte del pretil no estaba incluida ni en el contrato inicial ni tampoco en la emergencia. Solo se admitió en la emergencia lo que era realmente urgente. A partir de este momento se empezó a trabajar en lo que era el pretil, que el 80 % más o menos se lo había llevado la riada que había arrasado por encima de la carretera. Entonces se procedió a reponer el pretil de seguridad mediante el contrato de conservación.

Como primera actuación, se procedió a la construcción de un zuncho en los bordes de la plataforma para poder sujetar la nueva barandilla. El presupuesto de ejecución ascendió a 50.479,71 euros. La ejecución de las obras que, debido a los temporales, se alargaron durante nueve meses, supusieron importantes afecciones a todas las actividades económicas y sociales de la zona. Por este puente circulaban tanto vehículos agrícolas como autobuses de transporte escolar y particulares que visitan el yacimiento arqueológico de Andelos, y que además sirve de acceso a numerosas granjas, a las que hay que trasladarse para llevar alimento para el ganado y, además, en ese momento el Ayuntamiento de Mendigorria instaba a la apertura cuanto antes del puente para poder retomar las actividades turísticas y agrícolas en la zona afectada, entre las que se encontraba como actividad también la romería, a la que hubo que autorizar un paso excepcional sin haber terminado de instalar el pretil.

En ese momento, desde el Servicio de Conservación se procedió a ofrecer una solución provisional eficaz y rápida para poder abrir el puente al tráfico, y se decidió, conforme a las directrices de la orden circular 35/2014, sobre criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos del Ministerio de Fomento, la colocación del pretil de protección bionda del tipo H2 para evitar la caída de turistas, vehículos agrícolas y autobuses, estos dos últimos de altura y peso mucho mayor que un vehículo ligero.

En mayo de 2023 el Servicio de Conservación recibió una comunicación desde el Servicio de Patrimonio Histórico sobre el incumplimiento y falta de adecuación del pretil instalado. (MURMULLOS). Por nuestra parte, se respondió que, considerando las circunstancias y urgencia del momento, se había optado por una solución provisional y ajustada a la orden circular 35/2014. La ejecución de un nuevo pretil obligaba a la construcción de ese zuncho de apoyo que

garantizase estabilidad a ese cierre, y nos permitía también aprovechar todo el ancho de la plataforma, inicialmente 3,90 metros, para evitar el peligro de caída cuando se cruzasen dos vehículos, en su mayoría de dimensiones especiales, como tractores y autobuses de transporte escolar.

De esta manera, y respondiendo a las numerosas peticiones de usuarios y del propio Ayuntamiento, el puente que conecta con Andelos se pudo abrir al tráfico en condiciones de seguridad. Asimismo, se procedió a colocar el cartel que ya se ha comentado en mayo de 2023, que indicaba que de manera provisional se han colocado unas protecciones laterales que serán sustituidas por otras acordes a las características históricas y constructivas del puente, por su valor cultural, y que desde el Gobierno de Navarra se está a la espera de las indicaciones que por parte de la CHE y del Servicio de Patrimonio Arquitectónico del Departamento de Cultura y Deporte definan la más adecuada, solicitando disculpen las molestias.

A partir de la fecha de finalización de la obra contratada se procedió a reponer el pretil de seguridad mediante el contrato de conservación como primera actuación, y se procedió a la construcción de un zuncho, esto ya lo he comentado antes. Este es el precio del zuncho, cincuenta mil. Esto ya lo he pasado, perdón.

El 28 de noviembre de 2023 se recibe en el Servicio de Conservación de la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras un informe de la Sección de Patrimonio Arquitectónico en el que indican que, dado que el puente de Andión forma parte del patrimonio cultural de Navarra, consideran que procede la sustitución de la protección construida por otra que encaje con las características históricas y constructivas del puente, que determinan su valor cultural, sea en línea con la anterior solución, con las pilastras y el cierre en el vano, o bien con otra que pueda proponerse desde el Servicio de Conservación.

No obstante, en ese mismo informe, desde la Sección de Patrimonio Arquitectónico consideran que hay varias opciones que pueden encajar con la solución final de las defensas, proponiendo cuatro alternativas. Aquí viene también el resumen final de todo lo invertido hasta este momento. Y ahora le cedo la palabra otra vez al Consejero.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Chivite Cornago): Gracias, Pedro. Creo que el relato es claro y, sobre todo, refleja la complejidad de una obra que se suponía inicialmente de las sencillas dentro de lo que es el departamento, pero que por causas sobrevenidas, como se ha explicado, se prolongó en el tiempo, con todo lo que ello ha supuesto.

Quiero recalcar que las decisiones tomadas por el Servicio de Conservación, como ha expuesto el Director General, se han justificado por cuestiones relacionadas con la seguridad vial. Pero es verdad que en este caso se ejecutan las obras de rehabilitación de un puente de origen medieval de la red de carreteras de Navarra con un valor patrimonial. Deben de existir alternativas para que confluyan ambos ámbitos, el de la seguridad vial y el del componente histórico. Por todo ello quiero trasladar el compromiso del Departamento de Cohesión Territorial para alcanzar una solución que satisfaga a ambas partes, una solución que debería estar ejecutada y concluida en el plazo de ocho meses.

Con este objetivo el Director General tiene previsto convocar una Mesa de Trabajo a la que acudan representantes de los diferentes departamentos del Gobierno de Navarra y el Ayuntamiento de Mendigorriá, para que, juntos, desde un criterio racional, tomemos la decisión más acertada, teniendo en cuenta todas las aristas de este proyecto, y con el objetivo de favorecer a las y los vecinos y, por supuesto, al patrimonio de la localidad. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, Consejero. A continuación, nuevamente el señor Araiz, por EH Bildu, tiene la palabra, como sabe, por un tiempo máximo de diez minutos. Gracias.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Gracias, señor Consejero y Director General, por la información que nos han dado, pero creo que han actuado más forzados por las circunstancias, forzados por la propia petición de comparecencia. Habíamos pedido la comparecencia también de la Consejera de Cultura. Por razones personales no pudo acudir y, desde luego, nos gustará conocer también otra opinión, porque evidentemente uno analiza todo el expediente, analiza todos los informes que se han hecho desde el Príncipe de Viana y les dejan en mal lugar.

Ustedes ahora han venido aquí con la cuestión de la seguridad vial, que es muy importante, no lo niego, y probablemente la necesidad de abrir el puente en su momento hubiera justificado, no sé si una solución que parece que es provisional, pero cualquiera que vaya allí ve que aquello es definitivo, que aquello está hecho para que si perdura veinte años, perdure veinte años. No está pensado en dar respuesta a ninguno de los requerimientos que se les dice desde el Servicio de Patrimonio Histórico, porque no tengo tiempo para relatar todo el histórico, pero he contado hasta siete visitas que se hizo desde el Departamento de Cultura, del Servicio de Patrimonio Histórico.

Las siete visitas se plasmaron en tres informes, en los cuales algunas de las cuestiones las ha dicho el Director General, pero básicamente se hizo una cosa que no estaba prevista en proyecto. En segundo lugar, lo que se hizo, lo que se estaba haciendo, no hay más que ver lo que se ha puesto, evidentemente choca con lo que era la idiosincrasia, el valor cultural, y espero, señor Chivite, que no le pase lo que le pasó al que estaba en su cargo anteriormente, al señor Ciriza, que fue a aquello, lo vio, se avergonzó y tuvo que llamar a la alcaldesa para pedirle disculpas, porque evidentemente no respondía a las expectativas que se habían generado en torno a la reposición de todo el puente.

Así como lo de abajo podemos decir que estaba muy bien, que la seguridad del puente ha mejorado muchísimo respecto de la situación anterior a las riadas, la parte superior, que, evidentemente, si la vemos con más tranquilidad, eso es lo que se ve, cómo ha quedado el puente, pero no es que solo cómo ha quedado el puente, porque ustedes han hablado de que hicieron un zuncho y, efectivamente, los propios informes del Servicio de Patrimonio dicen que es un zuncho de hormigón, que yo no sé si técnicamente es necesario para poder aclarar lo que se iba a anclar posteriormente, pero no tiene nada que ver con la configuración del puente. Encima está pintado para intentar dar una especie de tono más ocre, conforme al color de la piedra, pero la situación es la que es.

Eso es lo que hay en estos momentos. Esa es la barandilla, en un puente de carácter histórico. Ahí la tienen, con toda su crudeza. Hay una limitación de velocidad que se puso ahí, supongo, no sé si por la seguridad por arriba o por abajo, pero que camiones de más de veinte toneladas pasan por ahí, ya le digo yo que sí, porque están cosechando ahora y se está pasando con más de veinte toneladas, sin ninguna duda.

Luego hay otro elemento al que quería referirme. Ahí se ve, en la parte de una de las tajamares, la parte que había de seguridad para cuando pasaban los carros, supongo, anteriormente, los vehículos, se podían refugiar y proteger los viandantes, pues eso ha desaparecido. Ustedes lo que han hecho ha sido colocar delante de esos espacios de protección la valla famosa, la bionda, y fíjense qué efecto óptico, estético y de todo tipo produce. Ahí lo ven con toda claridad.

Y este es el cartel que decía que de manera provisional se han colocado unas protecciones laterales que serán sustituidas. Iban a ser sustituidas después de la cosecha, iban a ser sustituidas, no sé si después de la vendimia, y el caso es que sigue el cartel, siguen las obras, y ahora nos alegramos de que el Consejero nos diga lo que nos ha dicho, que en el plazo de ocho meses hay que dar una solución, porque, desde luego, yo creo que no han actuado con finura, por decirlo de alguna manera suave, y a los hechos me remito, a las fotos me remito y a cualquiera que quiera ir a visitar la obra también.

En ese sentido, como digo, nos alegramos de que más vale tarde que nunca, pero hay soluciones técnicas, y el Servicio de Patrimonio Histórico les dio cuatro soluciones, y apostaba por una de ellas, en la que se dejaba claro que, desde luego, se podía hacer las cosas de otra manera manteniendo pilastras de piedra, manteniendo barandillas de características similares a las que había con anterioridad, e incluso se dice, y lo que sí le reitera, que todavía no sé si lo harán o no lo han hecho, le reiteran: «el zócalo de hormigón armado colocado en ambos laterales se debe retirar y deben de reponerse los tramos de faja de piedra desaparecidos».

Yo creo que es un tema que, evidentemente, en esa Mesa de Trabajo habrá que hablar, habrá que aclarar y habrá que ver qué posiciones y, desde luego, un mayor sensibilidad entiendo por parte del Servicio de Conservación de Carreteras de la Dirección General de Obras Públicas hacia elementos históricos, porque esto lo hace un particular en su casa, y le aseguro yo que eso estaría retirado, y ya se lo diré a la Consejera, porque cuando venga la Consejera hay que decirle, a cualquier particular, a cualquier persona que nos ha afectado un elemento de estos en cualquier momento nos han mandado a parar las obras, nos han mandado a todos. Ya sé que generaba problemas con el tráfico pero, desde luego, yo creo que aquí ha habido un trato de dejar pasar también por parte de Cultura en el sentido de que, bueno, los requerimientos se hicieran, pero no se han materializado con posterioridad a este informe de 28 de noviembre de 2023 en nada.

Estamos como estamos, no se ha avanzado nada. Estamos ya en junio de 2024, y esperemos que ese plazo de ocho meses que coincidía con el nuevo presupuesto, para el nuevo presupuesto se incluya en la partida específica para esto, se busque una solución y, si se puede hacer antes, que se haga mucho antes, porque lo agradecerán la población, los visitantes, los turistas y todo el mundo que pasa por allá y se queda mirando. Pero ¿cómo es posible? Esto parece una autovía, y estamos hablando de un puente cuyo origen es medieval y que ha sido mejorado a lo largo de los años, y que ha sido muy mejorado con esta actuación que se ha hecho, y que además es de



los pocos puentes que quedan de esas características en Navarra. Probablemente porque era de sentido único. Ahí no caben dos vehículos, no sé quién ha mencionado que se hizo para... No caben dos vehículos. En ese espacio es imposible meter dos vehículos. Dos vehículos agrícolas, ya vamos, no sé ni si entraría uno, por las dimensiones de las características, del tamaño de la maquinaria que en estos momentos portan.

Por lo tanto, finalizo esperando que ese compromiso se materialice, que esa Mesa de Trabajo, se constituya cuanto antes y que se busque una solución, como digo, acorde para las características culturales e históricas del puente. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Eskerrik asko a usted, señor Araiz. A continuación ya vamos por el orden del número de parlamentarios. La señora Ibáñez tiene la palabra por UPN, cuando quiera.

SRA. IBÁÑEZ PÉREZ: Pues muy buenas tardes. Gracias, Presidenta, y bienvenidos el Consejero, el Director General y la Jefa de Gabinete, que esta tarde nos acompañan. La verdad es que, señor Araiz, cuando usted pidió esta comparecencia, bueno, esta no, que pidió dos comparecencias, la comparecencia de la Consejera de Cultura y de la de Cohesión Territorial, yo, como soy de la de Cohesión Territorial y estaba agendada primero la de Cultura, digo, bueno, pues allá sabremos qué es lo que quiere el señor Araiz con ese tema. Pero hoy en la exposición ha quedado clarísimo que lo que quiere es que nos expliquen por qué han hecho semejante chapuza en el puente de Mendigorriá. Usted lo ha dicho de manera un poco más fina, y yo me atrevo a decir... Me atrevo no, es una chapuza lo que se ha hecho en el puente de Mendigorriá.

Yo había preparado, no sabiendo muy bien de qué iba a ir esto, me imaginaba que usted iba a hacer alguna queja sobre los problemas que había habido en la ejecución de las obras, porque cierto es que, por lo que se nos ha explicado aquí, ustedes han acometido estas obras sin tener en cuenta ni la institución Príncipe de Viana, entiendo que no, y me sorprende, porque la verdad, a quienes nos ha tocado trabajar con ellos, no es fácil el poder acometer una obra saltando lo que dice.

Yo lo digo en primera persona porque cuando fui alcaldesa de mi pueblo me tocó luchar mucho en ese tema, y ustedes veo aquí que se han saltado todo y que han hecho lo que les ha venido en gana. O sea, ha arreglado el puente sin tener en cuenta tampoco a los habitantes. Porque usted nos decía que el presupuesto inicial era de unos 260.000 euros y, al final, el presupuesto se ha ido a 647.000, que había habido muchos problemas. Pero es que los puentes se arreglan en verano, no se arreglan en invierno. Es que todo el mundo sabe que las avenidas son en invierno.

Es que a ustedes las arenas se los llevaron por dos veces, no solo una, la primera y la segunda, y eso supone incremento de todas las maneras. Nosotros estamos de acuerdo en que hay que proteger el patrimonio, por supuesto que hay que protegerlo, sin ninguna duda, pero lo que hay que hacer es que un puente sea para lo que es. Este puente de Mendigorriá une lo que tiene que hacer... afecta de manera muy importante a los habitantes del entorno, de una manera muy especial afecta al sector primario. Es un puente que une Mendigorriá con todos los campos de Mendigorriá, o con una parte muy importante de los campos de Mendigorriá, lo que quiere decir

que toda la cosecha que tiene que pasar de los campos a la cooperativa o a la venta tiene que pasar por ese puente.

Pero una también a empresas, que también lo ha dicho el Director General, como un par de empresas que hay allá, una creo que es de granja de perdices y otra creo que es de ovejas, y una también Mendigorriá con poblaciones como Mañeru, Oteiza, Cirauqui y Larraga, y aquí, como nos tienen acostumbrados, en este caso no fue usted, Consejero, pero sí su compañero, el señor Ciriza, lo primero, la foto haciendo que van a arreglar el puente, pero sin saber ni cómo, y lo que hicieron un puente que pasaban los agricultores con las cosechas, y también los camiones para poder recoger ese fruto, ahora han limitado el acceso por el peso, y ahora no pueden pasar.

Sí que están pasando, efectivamente, como ha dicho el señor Araiz, los tractores pueden llevar, pues eso, unas treinta y ocho toneladas, pero es que si pasa algo, está limitado. Ahí se veía antes la imagen, está limitada a veinte toneladas. ¿De quién es la responsabilidad? Nosotros creemos que hay que respetar el patrimonio, y lo que tenía que haber hecho el Departamento de Cohesión igual es hacer otro puente, y este respetarlo, porque la barandilla, primero, no es ni segura. Han puesto una barandilla que, aparte de fea, es insegura, y luego han acotado más la medida del puente, y lo que hace es que no se puede ni tan siquiera pasar con una cosechadora.

Yo creo que el departamento, como digo, lo que tenía que haber hecho es haber protegido el entorno, haber puesto encima de la mesa los problemas, porque ahora sí que nos dice que se van a reunir, pero después de haber gastado ya 647.000 euros. Ahora sí que van a hacer una Mesa. De verdad me he asustado un poco cuando ha dicho usted que iba a crear una Mesa, porque lo que pensé que iba a decir es que iba a crear otra sociedad para poder ejecutar el puente de Mendigorriá. Es que una Mesa se crea antes de hacer las obras, y no después.

Sí que me gustaría también preguntarle si la obra, como ya nos ha dejado aquí claro, no la dan por finalizada. Ustedes dicen que las barandillas que han puesto están puestas de una manera provisional, pero lo cierto es que llevan ya tres años, no sé si dos o tres, pero eso de provisional tiene poco no: nada. Si esas obras no están finalizadas, ¿cuándo las piensan finalizar? Porque el problema lo tiene la gente que vive allá en el entorno, como digo, y si piensan hacer algo para solucionar los problemas que este puente está ocasionando a los agricultores, a los ganaderos y a las empresas.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señora Ibáñez. A continuación, por el Partido Socialista, el señor Lecumberri tiene la palabra cuando quiera.

SR. LECUMBERRI URABAYEN: Gracias, Presidenta, y bienvenidos también, Consejero, Director General y Jefa de Gabinete. También yo creo que hay que poner las cosas un poco en su justo contexto. No se trata de justificar nada, porque yo creo que las fotos son clarísimas, y la propia explicación que yo creo que han dado el Consejero y el Director General es una explicación de las cosas que han pasado y que hay que arreglarlas. Luego, si hay que arreglarlas es porque lo que ha pasado, no todo estaba bien.

Pero aparte de eso, yo también creo que hay que ser justo en una obra que es realmente compleja, una obra en la que confluyen un montón de situaciones. Tenemos un puente de origen medieval, claramente un patrimonio histórico, así está definido y está claro, pero que también

a su vez forma parte de la red de carreteras y es de uso agrícola, de uso turístico para ir al yacimiento, incluso por vehículos, autocares, escolares y demás, y que, por tanto, como red de carreteras, tiene que cumplir unos requisitos de seguridad imperiosamente.

Claro, empezamos ya a mezclar cuestiones de seguridad vial con puentes históricos y patrimonios, y el tema se complica bastante, lo cual no quiere decir que no haya que buscar una solución y, además, que tenga que ser una solución que sirva tanto para una cosa como para la otra.

Si a esto le añadimos un puente que ya viene con una serie de problemas estructurales, como ha quedado ahí explicado en las propias fotos que se han mostrado tanto por la representación de Bildu como por la propia Consejería, que había serios problemas estructurales, si esto lo agravamos con la desgracia de que te vienen encima unas avalanchas, unas inundaciones que te socavan los pilares, que te pasan por encima de la zona de rodadura arrastrando también las barandillas y todos los elementos de seguridad, estamos ante un lío de cierta consideración, y resolverlo no es sencillo.

Y en ese «resolverlo no es sencillo» es evidente que las cosas se podían haber hecho un poco mejor y de otra manera, es claro, y no solo eso, sino que probablemente yo le voy a dar la razón a Yolanda, la representante de UPN, en el sentido de que quizás se tenía que haber coordinado un poco a todos esos intereses, estamos hablando de la confederación hidrográfica, de Medio Ambiente, de Obras Públicas, de Patrimonio y del Ayuntamiento, que no es fácil unir todo eso y llegar todos a un acuerdo, pero quizás se tenía que haber hecho antes.

Dicho todo esto, hablado, explicado e incluso una propia reflexión que se hace desde la propia Consejería, yo creo que ya pasado el punto de las cosas que se podían haber hecho mejor, de lo que se trata es de ir a las cosas que se van a hacer y que esperemos que se hagan bien. Yo me quedo con el final de la intervención tanto del Director General como del Consejero.

Se va a crear... No a crear una Mesa, es una forma de llamarlo, se va a juntar a todas las partes, se va a buscar que se llegue a un acuerdo que signifique proteger el patrimonio, pero, a su vez, una zona vial por la que pasan vehículos, vehículos pesados agrícolas y demás, que también tenga los requisitos de seguridad que tiene que tener, creo que eso es importante, y que el propio Ayuntamiento también, como precursor y como responsable de mantener el patrimonio de su pueblo, de su Ayuntamiento, creo que es importante que entre todos se llegue a ese punto de equilibrio, creo que ha sido el Consejero el que ha hablado de ese sentido común que tenemos que tener, y yo espero y tengo la esperanza de que eso se hará y de que en un plazo de ocho meses se pueda rehacer un poco todo este proyecto y respetar tanto las medidas de seguridad como el patrimonio. Nada más y gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señor Lecumberri. A continuación la señora Soto, por Geroa Bai, tiene la palabra cuando quiera.

SRA. SOTO DÍAZ DE CERIO: Eskerrik asko, lehendakari andrea. A mí me gustaría agradecer al Consejero Chivite por haber venido a esta Comisión a explicarnos, y a su equipo, a la señora Fernández y al señor López, por haber estado hoy con nosotros.

No me voy a alargar mucho porque ya parte de mi intervención ha sido comentada por el resto de compañeras y compañeros, y creo que todos somos conscientes de la necesidad que tenemos que hacer en la mejora del puente. Incluso el Consejero ha mostrado también la disposición del departamento a tomar acción lo antes posible, con lo cual me gustaría quedarme con esa intención del departamento, y esperemos que así se haga.

Como ya se ha comentado, el objetivo principal de las obras acometidas en el puente era la mejora de la seguridad de la estructura de todo el puente. Es verdad que venía por una demanda también del Ayuntamiento de Mendigorriá y que sí que lo había demandado el Ayuntamiento también con base un poco en las demandas que tenía la ciudadanía del municipio.

Así nos consta, desde luego, a Geroa Bai, porque estuvimos trabajando en su día con el Ayuntamiento de Mendigorriá, y así lo trasladamos al Consejero en su día, con lo cual entendemos y agradecemos que se tomen las medidas pertinentes antes de avanzar en mayores desperfectos. Es cierto que luego voy a ir comentando, pues igual la solución final no ha sido la correcta, pero el objetivo principal era mejorar la seguridad y evitar mayores desperfectos en el puente, y con ello evitar situaciones de inseguridad, con lo cual valoramos positivamente las actuaciones tomadas en cuanto a seguridad.

Me gustaría recordar, ya lo ha nombrado el señor Consejero, pero que la estructura del puente presentaba principalmente problemas de socavación y desenlace de algunas piezas, con lo cual esto podía suponer una situación bastante crítica. El arreglo consistía, como ya se ha comentado, en unas fisuras en las bóvedas, algo que a simple vista no tenía mayor trascendencia, pero que hay que tener en cuenta —ya se ha comentado también— que posteriormente hubo una riada que arrasó por completo la barandilla del puente, así que temporalmente se sustituyó por otro elemento de retención, pero ya ha pasado un año, como también se ha comentado, y vemos que esta valla rompe un poco la visión y el paisaje que se tenía, y que es verdad que afecta a parte de la ciudadanía, con lo cual entendemos que hay que tomar medidas.

Es verdad que parece que hay una diferencia de criterios entre Cohesión y Cultura. Entonces, sí que nos gustaría y vemos necesaria una Mesa de Diálogo o por lo menos un diálogo entre ambos departamentos. Ha sido, como digo, el Departamento de Cohesión Territorial quien ha puesto unas bondas por temas de seguridad, que en este caso valoramos, como digo, por temas de seguridad, pero es verdad que hay que darle un giro.

Me quedo también y me gustaría reseñar las palabras que decía el señor Consejero, que deben existir alternativas para que confluyan ambos ámbitos, tanto las de seguridad como los componentes históricos, y es cierto que para nosotras el patrimonio es base fundamental de una sociedad, con lo cual entendemos que hay que hacer todos los esfuerzos por preservar este ámbito también. Es cierto que la solución que se ha propuesto no creo yo que atienda mucho a la preservación del patrimonio.

Se ha comentado también que desde el Departamento de Cultura, en este caso de Príncipe de Viana, se había dotado de cuatro alternativas con la predisposición de una de ellas, con lo cual entendemos que el ejercicio debe estar ahí, en atender estas cuatro solicitudes y seleccionar a una de ellas como manera urgente, y es verdad que por este motivo Geroa Bai pedimos tanto al Departamento de Cohesión Territorial como al Departamento de Cultura que lleguen a un

acuerdo lo antes posible. Creemos que es algo urgente para tener en cuenta y que se debe tratar de una solución lo antes posible. Es verdad que lleva un año y no se puede extender en el tiempo.

Es verdad también que hemos visto en varias ocasiones cómo la institución Príncipe de Viana ha paralizado en ciertas actuaciones, no digo que sea de manera intencionada, sino simplemente con un criterio diferente seguramente, dificultando un poco el avance en ese equilibrio entre mantener el patrimonio y avanzar en propuesta de soluciones que tengan en cuenta la realidad social, como puede ser, por ejemplo, la instalación de placas fotovoltaicas, etcétera.

Entonces, en este caso también insistimos en el diálogo que se debe hacer con la institución Príncipe de Viana, y ya termino con esto, pues recalcar el compromiso que el Consejero Chivite ha demostrado por intentar poner una solución lo antes posible, y estaremos atentas a ver los pasos siguientes. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Eskerrik asko, señora Soto. A continuación, el señor García, por parte del Partido Popular, tiene la palabra cuando quiera.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. En primer lugar quiero agradecer —cómo no— las explicaciones que se nos han ofrecido por parte del propio departamento. Bueno, yo creo que es importante hacer también un inicio del recorrido que ha sucedido con respecto a esta obra, y viendo también las diferentes peticiones de información, así como las preguntas escritas que yo en su momento hacía al anterior Consejero de Cohesión Territorial, podemos ver un detalle de todo lo que ha ido sucediendo en esta cuestión.

En los primeros presupuestos del Gobierno de la señora Chivite se solicita una enmienda por parte de Navarra Suma para trabajar en la redacción del proyecto de la mejora del propio puente, y como era lógico y como sigue siendo lógico, desgraciadamente, todos los grupos votaron que no porque entiendo que no era una prioridad. A partir de ahí sí que es cierto que se ha ido avanzando en esta cuestión. Se publica en el 2021 que se va a trabajar en la redacción del proyecto con una licitación, una inversión de unos 360.000 euros. Luego se licita la obra con aproximadamente un coste de 294.000 euros, y es ahí la cifra de la que se parte. Evidentemente, las circunstancias producen que se incremente debido a las inundaciones que se producen.

Yo creo que es una obra temporal, y se podría haber previsto en su caso esta cuestión, pero no es quizás lo más importante o costoso de esta obra, que también creo que es importante detallar, sino la falta de sinergia —vamos a decirlo así— que ha existido entre el Departamento de Cohesión Territorial y el Departamento de Cultura, porque evidentemente también influye la ejecución y control de esta obra declarada, como digo, un puente con cierta relevancia en lo que es patrimonio.

Se lleva invertidos aproximadamente unos 650.000 euros —647.000— y, evidentemente, a todo esto hay que sumarle, o así lo quiero entender, la eliminación de —es provisional, ¿no?— las vallas, que, por cierto, cumplen la normativa, como tiene que ser, que en lo estético, evidentemente, difiere mucho del tipo de puente que es, no es la más ajustada a lo que representa ese patrimonio, pero en este caso cumple como debe ser, evidentemente, lo establecido en la normativa técnica a este respecto.

Y habría que sumarle, como digo, la puesta de las correspondientes barreras acordes al puente del que hablamos. No sé si hay una estimación también del coste que puede conllevar esta obra, si hay que hacer alguna modificación en la estructura, entiendo que no, y entiendo que las obras que se han realizado pueden ser complementarias a la puesta en práctica de esta nueva barrera, y entiendo que a partir de cuando sea hay ocho meses —no sé si es a partir de hoy o de cuándo— para finalizar la obra.

Es cierto que se dan muchas circunstancias, lo que hace que haya sido una obra dificultosa en la ejecución, pero muy similar a lo que vemos en el propio departamento. Por lo tanto, no es noticia algo que viene siendo habitual.

Con respecto a la información de la que dispongo, efectivamente se ha ejecutado una obra que garantiza la seguridad, pero lo que está claro es que se limita en cuanto a acceso, se limitan las toneladas que transitan por el propio puente, lo que hace incompatible con una de las principales funciones que tiene dicho puente. Es cierto, y creo que lo han dicho todos, que por ahí —yo he ido a verlo— transitan camiones y vehículos que superan las veinte toneladas. Yo creo que todos los que hemos ido hemos visto cómo esto es así, pues evidentemente conecta zonas... hay granjas y hay zona agrícola que implican un mayor peso o un mayor volumen de lo que tienen que transitar.

Comparto que yo creo que ahí no han pasado a la vez nunca dos vehículos. Vamos, yo creo que nunca han pasado, básicamente, porque es muy estrecho el puente, como antiguamente, evidentemente, pero poco se ha visto modificado en ese sentido. Entonces la pregunta principalmente es si se establece ya un coste económico que hay para la obra definitiva a este respecto, y si el tiempo comienza desde allá o ya ha transitado, y en qué situación se está con respecto a los diferentes requerimientos que hay por parte de la institución Príncipe de Viana para, como digo, cumplir la norma en este aspecto. Sin más, muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, señor García. A continuación, el señor López, por Contigo-Zurekin, tiene la palabra por un tiempo máximo de diez minutos. Cuando quiera.

SR. LÓPEZ CÓRDOBA: Mila esker, lehendakari andrea. Gracias, señor Consejero, señor Director General, Jefa de Gabinete, por venir y dar las explicaciones. Yo entiendo que las obras de rehabilitación de ciertas estructuras son muy complicadas, sobre todo en el caso que nos ocupa, que es un caso de un puente, porque requieren un gran despliegue de medios en un entorno complicado. En este caso se hicieron penínsulas artificiales para reforzar la estructura, para eliminar los descalces, para consolidar los arcos y pilares, sistemas de drenaje, etcétera y, obviamente, la calzada.

Digo esto porque entiendo que es una obra complicada, que creo que como obra, a lo que estructuralmente se refiere, se ha ejecutado adecuadamente, a pesar de las dificultades, incluyendo la riada. También aquí quiero hacer una mención a la riada. Los puentes no es que no se arreglen en verano. O sea, quiero decir, las riadas son estacionales o son excepcionales, y la de 2021 fue excepcional, y si no, que se lo digan a los de Burlada, porque normalmente las crecidas invernales suelen ser en febrero, y esto en Tudela lo sabemos muy bien, que nos

dedicamos todos a visitar el Ebro y a hacer fotitos, y nos olvidamos de aquella gente que sufre daños por la crecida.

Pero yendo un poco al grano, decía, creo que se ha ejecutado adecuadamente, pero es que justo al final, en la parte fácil, voy a usar una expresión muy popular, pero la cagan un poco. Yo puedo entender que a veces es difícil adecuar normativas que muchas veces son contradictorias, y yo entiendo que la normativa de seguridad vial muchísimas veces choca con situaciones excepcionales, como es el respeto al patrimonio. Pero debo decir que en esta ocasión no han acertado.

Yo también entiendo que una medida se puede adoptar de manera excepcional para solucionar un problema puntual, es decir, oye, tenemos que abrirlo ya, y entonces tenemos que abrirlo porque, si no, estamos generando un problema de tráfico. Pero para hacer una medida excepcional, uno, que ya tiene bastantes obras a sus espaldas, tiene que saber que tiene que tener ya preparadas las alternativas desde el primer momento en que colocas esa obra excepcional, porque, si no, pasa lo que pasa, y es que no hay nada más duradero que lo temporal, y eso lo sabemos mucho los que nos hemos dedicado a obras.

Ha comentado que hay cuatro alternativas. Yo espero que esas alternativas que han dicho sean bien estudiadas. Sí que desde mi conocimiento creo que hay soluciones que podrían ser adecuadas, soluciones con líneas modernas, pero que no choquen con la situación actual del puente, o sea, con el valor patrimonial del puente, tipo pletinas de corten, bastidores de acero de un color adecuado y no de estos galvanizados de las biondas, y que puedan apostar por una línea moderna, pero que combine bien con la zona clásica.

Cuando hablo de acero corten, quiero decir, se utiliza mucho en rehabilitación. No sé si han visto en Caixa Forum de Madrid, que es un edificio clásico que encima tiene una cubierta de corten. Se utiliza mucho también en entornos protegidos. El entorno de la Alcazaba de Málaga también tiene unos paseos de corten, o se utilizan en jardineras y demás. Bueno, si no saben lo que es el corten, piensen en la entrada de la avenida Zaragoza, esa guitarra grande que han puesto en la rotonda, ese es el acero corten.

Bueno, se acepte... Se adopte, perdón, que se me va... Es que, como con esto me emociono... Se adopte la solución que se adopte, creemos que debería estudiarse bien para que sea singular y acorde con el valor del propio puente. No es incompatible —creemos nosotros— una solución moderna, siempre que vaya en línea con el conjunto monumental al completo, y que se entienda como un todo, no como ahora, que tenemos un puente por un lado y unas protecciones que chocan y que le dan una imagen completamente aberrante, y que esa solución sirva para poner en valor el propio puente. Nos quedamos, señor Consejero, con su compromiso de ocho meses. Por nuestra parte es todo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias, señor López. Ya para terminar el turno de las intervenciones de los grupos, el señor Jiménez, de la agrupación Vox tiene la palabra. Cuando quiera.

SR. JIMÉNEZ ROMÁN: Gracias, Presidente. Muchas gracias, señor Consejero y compañía. Nosotros no vamos a intervenir porque yo creo que se ha dicho todo lo que se tenía que decir. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted. Para responder a cuantos asuntos se han planteado aquí por parte de los grupos, si así lo desea... (MURMULLOS). Vamos a esperar cinco minutos.

(Se suspende la sesión a las 16 horas y 32 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 16 horas y 39 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Si les parece, continuamos con la comparecencia. (MURMULLOS). Continuamos con la Comisión. Ahora sí que el señor Chivite tiene la palabra para su respuesta a lo que se ha comentado. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Chivite Cornago): Muchas gracias, Presidenta. Voy a intentar ser breve, y utilizaré este tiempo para reiterar el compromiso del Gobierno con el patrimonio histórico local de cada uno de los municipios de Navarra. Está claro que es responsabilidad de todos mantener los bienes públicos que identifican y vinculan a los habitantes con sus raíces y su origen.

Dicho esto, yendo a las exposiciones concretas, creo que, señor Araiz, las cinco preguntas iniciales que hacía en gran medida han quedado resueltas, y creo que con lo que me falta por exponer quedarán completamente explicadas. Debo decir que, en general, todos tienen razón en que la solución que hay no es la adecuada, por eso es una solución provisional. Han dicho aquí varias veces como «la solución adoptada», creo que casi por parte de todos los grupos, cuando desde el principio lo que se ha expuesto claramente es que es una solución provisional. «Sí, pero no se ha hecho caso a Príncipe de Viana». Sí se ha hecho caso a Príncipe de Viana, y sí que se ha paralizado la obra, porque no se continuado tomando una decisión a expensas de lo que, al final, pongamos de una forma consensuada.

Es cierto que el tiempo se ha dilatado, pero hay que decirles que el tema de los recursos y los trámites son los que son. En cualquiera de los casos hemos asumido que el departamento tiene que poner solución, y en eso estamos.

Debo decirles que al tema de las señales de veinte toneladas y tal, aquí otra de las cosas que ha quedado clara y que quiero poner en valor es que la obra, a pesar de las dificultades, a pesar de las riadas, solucionó el problema estructural, pero el problema estructural de un puente medieval. O sea, lo que no podemos pretender es que recuperemos un puente medieval, y que ese sea de tránsito de treinta y ocho toneladas, como dice la señora Ibáñez.

Oiga, y el tema de las señales, el problema es del que las incumple, no del que las pone. Es como si en la autopista cuestionáramos las señales de bajada de velocidad, de subida, y también hay que decir que sí que tienen alternativas al puente. Ya existen. Es cierto que son caminos largos y que tienen que dar un rodeo importante, pero si va un camión de alto tonelaje, no lo pongamos en el puente. Y usted dice: «ponemos otro puente». Por supuesto, podemos solucionar todos puentes así. Así se hizo en Puente la Reina, había un puente y se construyó otro. Pero



imagínense, con la cantidad de puentes que tenemos en Navarra, que tendríamos que hacer esa solución para todos. Adiós presupuesto. No haríamos salud, no haríamos educación. Todo para esto.

Quería poner en valor la relación que tenemos que compaginar, que ha dicho el señor Lecumberri, que, efectivamente es un puente que está en la red de carreteras, no es un puente que está en un camino, es un puente que está dentro de la red de carreteras y que, por lo tanto, también tenemos que cumplir nuestras propias normativas que tiene nuestra red de carreteras, y ante la urgencia de la petición del alcalde de Mendigorriá de que se pusiese en marcha, se hizo una solución provisional, y se lo digo a todos: provisional.

¿Que está siendo provisional demasiado tiempo? Totalmente de acuerdo. Estoy recordando el puente de Cuenca que hizo el ingeniero Eiffel, y que ahora es transitado por todos, que se hizo provisional porque se cayó uno de los viejos, y ahora una atracción turística. Evidentemente no es el caso, porque estéticamente no es una solución adecuada, y por eso insisto en que es provisional.

Señor García, que me pide una estimación del coste. Señor García, si no tenemos la solución, ¿cómo vamos a tener una estimación de coste? No es compatible no tener definida la solución, que es lo que ahora le explicaré, con tener una definición de coste. Y en cuanto al tiempo, le preocupa. Los ocho meses, el compromiso empieza desde ya.

El caso del puente de Andión, como hemos dicho, es relevante para el conjunto histórico y social de la localidad. Esta infraestructura medieval, que es de acceso directo al yacimiento arqueológico de la villa romana de Andelos necesita una solución adecuada al entorno, porque además no solamente es el puente, sino es el conjunto, y entendemos que aun lo hace menos adecuada la solución que se propuso. Por eso nuestro compromiso por mantener la riqueza cultural es firme, pero no es fácil conjugar varias variables, como mantener el ancho de paso de la plataforma del puente, la seguridad vial, la estética conforme a las características originales.

Se hablaba del paso de dos vehículos. Es un puente medieval, con lo cual tiene una dificultad para ver al otro lado del puente. Entonces, no es una solución fácil, y ellos quieren que sea de doble tránsito, porque lo que tenemos que conjugar, insisto, es que es de la red de carreteras, pero a la vez un puente medieval, y reitero el compromiso para ejecutarlo en ocho meses.

Tenemos propuestas distintas entre los diferentes departamentos, como he dicho. En el último informe de Patrimonio del mes de noviembre indica cuatro acciones según las características de la defensa del puente. La primera, la reposición de las pilastras de las barandillas que tenía el puente, teniendo en cuenta que esta elección que, como ya adelantan, tiene posibilidades de algunas variantes. Una segunda, que sería la colocación de una barandilla metálica corrida sin pilastras de piedra, con características formales en la línea con la que fue retirada, pero con pletinas y barrotes de mayor sección, que sean adecuadas a una red de carreteras. Una tercera, que es la construcción de pretils de piedra arenisca, con una construcción de fábrica de sillarejo, dimensiones acordes con la fábrica del puente. Por otro lado, una opción número cuatro, que sería una variante de la opción anterior, que es la que se puede ver en puentes construidos reformados en los siglos XVIII y XIX, que consiste en formar un pretil con grandes piezas de piedra en toda la altura del pretil.

Pero también, por otro lado, el Servicio de Conservación plantea alternativas. Plantea dos, como son respetar el pretil de contención ante la salida de vehículos mediante el pintado de toda la estructura metálica para darle aspecto de acero tipo corten, que hace menos visibles las características del galvanizado del acero colocado y disimula la estructura. Una segunda opción que también ponen, que sería hacer la retirada del pretil de contención de vehículos, con lo cual aligeraría lo que es la estructura, y sumarle el tema del pintado.

En definitiva, en este momento se están valorando estas alternativas y otras más para poder proponer a la Mesa de Trabajo que convocará el Director General de Obras Públicas e Infraestructuras, como ya se ha dicho. Esperamos un consenso razonado que contemple tanto la estética del puente de Andiñón por su valor cultural como la seguridad vial de los vehículos que transitan por su plataforma. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, señor Consejero. Ahora saben que tienen derecho, si así lo estiman necesario, de hacer alguna observación o pregunta. Si quieren, pueden hacer una segunda ronda rápida. EH Bildu quiere. ¿Alguien más? Cuando quiera, señor Araiz, tiene la palabra.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko. Yo quería aclarar. Me ha dicho que me ha respondido a las cinco preguntas. Si hay que entender que toda su exposición se ha respondido a ellas, yo creo que hay una que no me ha respondido, que es la primera. La primera era: ¿por qué se acordó la retirada de las pilastras de piedra y de la barandilla existentes? Se lo digo porque la nota de prensa que sacó el Gobierno de Navarra, precisamente en la foto que yo he puesto, en la que he dicho que el 29 de junio del año 2022 se sacó una nota de prensa, una presencia allí de representación municipal o de la empresa adjudicataria y del propio departamento, y se explica la actuación en detalle, se ve y lo he puesto en las fotos, que las barandillas no estaban el 80 % arrasadas por la riada ni mucho menos, señor López, no sé de dónde se ha sacado ese dato. Yo tengo fotos que ponen de manifiesto que fueron unas diez o quince barandillas como mucho, de la parte de acceso desde Mendigorriá, que es donde ahí se llevó.

Digo que en las actuaciones en detalle se dice: «Asimismo, se ha contemplado también actuaciones en la plataforma, como reparación de los baches existentes en la calzada, la implantación de un nuevo sistema de drenaje superficial, la reparación y reposición de las barandillas que están dañadas, así como la reparación de los pretilos pétreos que presentan roturas y desconchones». En esta nota en ningún momento se hace referencia a que se va a iniciar una obra posterior, a que el Servicio de Conservación tenía ya previsto, no sé, desmontar otra vez todas las barandillas que habían vuelto a poner adecuadamente, porque, como digo, y aquí no se dice nada de problemas de seguridad, se abre el puente en estos momentos sin problemas de seguridad, creo recordar. Ahí nadie planteó nada de esto.

Por lo tanto, yo creo que la solución que se dio posteriormente desconocemos a qué obedece. Nadie nos ha dado una explicación coherente y cabal que diga «el departamento consideraba que por razones...» Es la primera vez que oímos algo, porque yo le puedo decir que cuando hablamos de este tema con el señor Ciriza, nos daba otra explicación. Si quiere se la diré en privado, pero no tiene nada que ver con lo que usted ha dicho.

Y, desde luego, lo que sí me parece es que de las soluciones planteadas por el Servicio de Patrimonio Histórico, aquí hay una que se cita expresamente, la cuarta, con la variante que se puede ver en puentes del Canal Imperial de Aragón, como el de Formigales en el Bocal, el de Cortes o el de la esclusa de Casablanca, etcétera.

Yo creo que ahondar en este tipo de soluciones, cualquiera de las cuatro que plantea, podría ser una solución acorde con el valor cultural, porque ustedes, si lo que plantean es pintar de negro aquello, desde luego, señor Chivite, poco hemos avanzado con esta comparecencia. Si la solución que tiene el Servicio de Conservación es que vamos a pintar de negro las biondas que son de acero galvanizado, mandándoles no sé qué color, la tonalidad del negro, pues, desde luego, no hemos avanzado nada, y esa no será ninguna solución.

Yo creo que entre las cuatro, que son todas relacionadas con el valor de la piedra, con sillarejos, no sé qué problema de seguridad puede... O sea, si las barandillas son imposibles de compatibilizarlas con la seguridad, yo creo que sí, pero, de hecho, hay algunos puentes en Navarra, en unos cuantos puentes hay barandillas metálicas. No estamos hablando de biondas, hay muchos puentes. Si tienen que sustituir a todas esas barandillas metálicas por razones de seguridad también se le va a ir el presupuesto. Quiero animarle a que la Mesa se convoque cuanto antes y que busquemos una solución que satisfaga a todas las partes. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Eskerrik asko a usted. ¿Había pedido la palabra?

SRA. IBÁÑEZ PÉREZ: Un segundo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Bueno, pues un segundo.

SRA. IBÁÑEZ PÉREZ: No, es que si se abre turno, se abre...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): No, pero cuando he pedido quién va a intervenir solamente el señor Araiz se ha manifestado. Me refiero a que, como luego son críticos...

SRA. IBÁÑEZ PÉREZ: Es un segundo. Vamos a perder más tiempo en estar discutiendo esto que en decir. Yo simplemente lo que quiero dejar claro es que los habitantes de Mendigorri lo que exigen, además de que se haya reparado el puente para dar seguridad, es que se vele por las necesidades de la gente que allá habita, de los agricultores y de las empresas, porque las inversiones hay que hacerlas pensando en los usos diarios, en el mundo rural y en las empresas de la zona. Eso principalmente.

Y sí, Consejero, si tienen que hacer como hicieron en el puente de Puente la Reina, que tuvieron que hacer uno alternativo para poder proteger ese puente, ese patrimonio histórico, pues lo tendremos que hacer, porque aquí presupuesto va de prioridades, y esto para la gente que allá vive, y tanto que se nos llena la boca hablando de la despoblación, aquí tenemos un claro ejemplo de lo que es apoyar al mundo rural para que pueda seguir habitando en ese mundo rural. Y nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Cuando quiera, Consejero, tiene la palabra para finalizar esta comparecencia.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Chivite Cornago): A que no se le ha contestado de por qué se hizo, creo que ha sido claro el Director General con las explicaciones en que fue como consecuencia de la riada. Usted dice que fueron pocos metros, que las fotos... Le recuerdo que fueron dos riadas, no una, y que según el informe de Conservación, que es a quien nosotros evidentemente tenemos que atender, el puente tiene en su longitud noventa y ocho metros, y el informe que pasaron es que había daños —no que se las llevase— en ciento cuarenta metros.

No olvidemos que es una protección. Podría usted estar viendo la barandilla tranquilamente sobre el puente, pero podría estar simplemente desenganchada. Entonces, el informe de Intervención, es decir, el 80 % de lo que era la barandilla estaba dañada por las riadas.

Yo creo que, por concluir, lo que está claro como idea general es que lo que se veía sencillo en el 2021 nos ha traído hasta aquí, al 2024. Por mi parte reitero el compromiso por encontrar una solución acorde con las circunstancias. Aquí lo que se ha visto con la exposición última de la señora Ibáñez es que hay intereses económicos, intereses culturales e intereses artísticos, necesidad de estructuralmente cuidar un patrimonio, pero también utilizarlo de una forma ordenada con base en sus características como red de carreteras, que me van a permitir que, ante lo estético, evidentemente, el departamento lo que hace es primar la seguridad vial.

Lo que tenemos que buscar, y en eso estamos de acuerdo, esto ha sido una solución provisional, y ya tenemos que buscar una solución que, como usted ha dicho, señor Araiz, hay una enorme cantidad de soluciones. A mí se me ocurren quince en este momento para poder hacerlas, que conjuguen seguridad, esto..., pero las tenemos que consensuar, Príncipe de Viana las tiene que validar, y ese es el reto que tenemos ahora. Insisto en que espero que la reunión que convoque el Director General sea fructífera, y que se llegue a un consenso, y que así podamos cumplir los plazos comprometidos. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Esporrín Las Heras): Muchas gracias a usted, Consejero. Ya no habiendo más asuntos que tratar, agradeciendo las informaciones que nos ha trasladado la Consejería, a todos ustedes por la participación, al señor Laurenz por su trabajo, les deseo que pasen muy buena tarde. Se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 16 horas y 37 minutos).