



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

IX Legislatura

Pamplona, 15 de noviembre de 2017

NÚM. 52

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 15 DE NOVIEMBRE DE 2017

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para informar sobre el resultado de los estudios realizados para la financiación de actuaciones dirigidas a corregir el deterioro de la red de carreteras.

(Comienza la sesión a las 16 horas y 33 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para informar sobre el resultado de los estudios realizados para la financiación de actuaciones dirigidas a corregir el deterioro de la red de carreteras.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Arratsalde on. Buenas tardes, señorías. Damos por iniciada esta sesión de la Comisión de Desarrollo Económico. Damos la bienvenida al Vicepresidente de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra, señor Ayerdi, que viene acompañado por su Jefe de Gabinete, señor Ayerdi Echeverri, para comparecer en el único punto del orden del día, que es la comparecencia para que dicho Consejero informe sobre el resultado de los estudios realizados para la financiación de actuaciones dirigidas a corregir el deterioro de la red de carreteras. La comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario de Unión del Pueblo Navarro, en la persona del Parlamentario señor Zarraluqui. Por tanto, para la primera de las intervenciones tiene la palabra el señor Zarraluqui.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes a todos y gracias al Consejero y a su Jefe de Gabinete por su presencia en esta sala. Voy a citar cosas que ya comenté en su momento en el Pleno y es que, a mediados del mes de marzo del año pasado, el Consejero ya anunció que estaba estudiando alternativas de financiación, incluidos los peajes, decía, para corregir el deterioro creciente de la red de carreteras de la Comunidad. Se trataba, según señalan las informaciones periodísticas, de encontrar sistemas de financiación, que permitan fuentes de ingresos recurrentes en lugar de extraordinarias. Decía entonces, hace año y medio largos, que preparaba una licitación para contratar una asistencia técnica que pudiera estudiar y evaluar las diferentes opciones. A pesar de este anuncio, fue finalizando el año 2016, no se produjo, por lo visto, ninguna adjudicación. Llegó la reforma fiscal consiguiente, empezó a aplicarse y realmente el departamento se llevó, como es habitual, una parte pequeña del porcentaje del presupuesto de gastos, concretamente, seis céntimos por cada euro.

Bien, sin embargo, el Consejero había señalado con anterioridad que, para él, y según los estudios que le facilitaban los técnicos del departamento, y a mí me consta también que es así, se planteaba una necesidad de prever una cantidad en torno a 74 millones de euros, es lo que señalaba usted textualmente en aquel momento, en 2016, mínimos al año, mínimos al año, para conservación. Eso querría decir que teniendo en cuenta que este año se dispone de 30 millones, habría que prever, consiguientemente, en torno a 40, casi 5 millones más de lo que ahora se dispone.

Recientemente, a raíz de una interpelación presentada por el Partido Socialista, volvió usted a anunciar la contratación del susodicho estudio, que, esta vez, aparece con partida en el presupuesto. Por lo tanto, vamos a suponer que ahora va en serio y que, bueno, pues efectivamente, se van a producir algunas propuestas en este sentido y, evidentemente, la curiosidad nos tiene en vilo, podría decirlo, pero, creo que, realmente, pues las soluciones son unas pocas y muy concretas.

Ya que parece descartar que esta necesidad que ha anunciado sea cubierta presupuestariamente, cosa que la comprendo, porque realmente es incrementar de una forma

muy notoria el gasto del departamento, pues parece que las alternativas que tenemos son que ese gasto adicional se recaude de los propios usuarios de las carreteras, cosa, bueno, que podremos ver. En cualquier caso, este es el sentido de mi comparecencia. Evidentemente, mi intención es iniciar un debate que usted anunció que quería, además, iniciar, y, por lo tanto, le doy esa oportunidad de arrancar con esta comparecencia para formular las primeras ideas que pueda tener al respecto y poder contrastarlas con la opinión que tenemos los demás. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Zarraluqui. Y, por tanto, por tiempo máximo de treinta minutos, tiene la palabra el señor Ayerdi. Nahi duzunean.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Arratsalde on, buenas tardes a todos. Hoy como no tengo el límite de los diez minutos de la interpelación, tengo más, pues puedo efectivamente dar algún detalle más. Citaba el señor Zarraluqui y es verdad, un poco todo el histórico de declaraciones o iniciativas en el Parlamento en el que hemos tenido ocasión de comentar esta cuestión. Citaba la última muy reciente hace unas semanas, una interpelación en el mismo Parlamento, por recordarla brevemente, tras unas aclaraciones que le hice al señor Garmendia que fue el promotor de la iniciativa en relación con algunas apreciaciones que, a mi juicio, había hecho un poco valientes, relacionando siniestralidad, accidentes mortales, estado de red de carreteras, que yo creo que tocaba, digamos, poner en su sitio. Después de aquello, ustedes recordarán, que sí que es verdad, que entramos a analizar la situación en materia de conservación. Les hablé de la conservación preventiva, la conservación curativa, usted lo recordará bien, señor Zarraluqui, y, además, reconocí, es verdad, el desfase entre la inversión real que venimos haciendo y la que estaba prevista en el plan director de conservación. Es verdad que el plan director, cuando usted ha dicho 75 millones, es verdad, que ahí aplicando distintos ratios, el famoso ratio del 2 por ciento del valor patrimonial de la red, nos daría incluso más, pero yo creo que en el departamento... 75... yo, no, no... estaba... la verdad es que el plan director apunta a una media entre 55 y 60 millones, pero, en cualquier caso, una diferencia enorme con lo que venimos ahora mismo invirtiendo, y, de hecho, yo les cuantifiqué el déficit acumulado en 150 millones de euros, digamos, entre lo ejecutado realmente y lo previsto. Les hablé hace esos días, no recuerdo exactamente la fecha, pero hace poco, les hablé del incremento presupuestario en el 17 en relación con el 16, 7,7 millones, y les dije también en cualquier caso que la estrategia a largo plazo por la que se me preguntaba iba a estar condicionada por la capacidad presupuestaria. Les dije en aquel momento que no estábamos en condiciones de plantear una estrategia a largo plazo con una visibilidad presupuestaria clara, segura, sólida, y les señalé que la estrategia de cara a 2018 iba pasar por dos elementos: uno, la inclusión en el presupuesto del 18, como el propio señor Zarraluqui ha comentado, de una partida que permita acometer la realización de un estudio en profundidad que analice las alternativas de generación de ingresos en el marco del cumplimiento de las hoy todavía recomendaciones de la Unión Europea, quien sabe si en un futuro más que recomendaciones, esa es una; y el segundo eje, la segunda parte de la estrategia iba a ser asegurar las consignaciones presupuestarias que permitieran seguir en el 18 con lo ya iniciado en materia de conservación, también actuaciones de túneles, estructuras, etcétera, de las actuaciones, digo, emprendidas este año 17, y además también les señalé en la interpelación incluir alguna actuación nueva, en concreto la variante de Tafalla, la variante oeste.

Hoy me pide usted que informe sobre el resultado de los estudios realizados por aquel grupo de trabajo que yo comenté, efectivamente, hace más de año y medio, el resultado de la contratación técnica, de la asistencia técnica antes citada y los estudios y evaluaciones que hayamos podido realizar.

Como decía, hoy tengo un poquito más tiempo, además incluso luego en la réplica tendré tiempo para aclarar algún detalle y sí que me quiero extender un poco más, aprovechando la oportunidad que usted me brinda.

En primer lugar, sí que quería, simplemente, recordar los datos generales de la red... A ver si los tengo aquí... Hoy me he traído varios documentos... vamos a ver... aquí está... Bien, recordar simplemente, hablando de la red de carreteras, que asciende a un total de 3.821,73 kilómetros., 3.821 kilómetros, de los cuales son autopistas, 118, son autovías, 223, son carreteras de altas prestaciones, 50, desdobladas, 25, red de interés general, 232, red de interés de la Comunidad Foral, 1.021 y red local, 2.149. Esto, como primer dato para arrancar. 3.821 kilómetros de red de carreteras con esta clasificación.

En segundo lugar, quería reflexionar un poco más en torno al estado de conservación de nuestra red. Desde luego, me ratifico plenamente en la información compartida con ustedes en la interpelación parlamentaria de hace unas semanas, a las que tanto usted como yo nos hemos referido, y sí que quería aportar dos reflexiones más: una, en primer lugar, el estudio que usted mismo citó en la interpelación de la Asociación Española de Carreteras, publicado en el 16, que actualiza, se hace bianualmente, actualiza con información del 15, la información publicada anteriormente del 13. Este es un estudio en el que analiza el estado de la red de carreteras en todo el Estado y, además, lo hace por comunidades autónomas, y sí me parece interesante trasladar de este estudio dos conclusiones principales: una, la primera, es la evolución favorable, usted también lo señaló, de la posición de Navarra en la mayoría de los epígrafes, en este estudio, datos del 15 en relación con el dato del 13, ahora profundizaré un poco, y luego, la segunda conclusión, la grandísima preocupación, en cualquier caso, sobre todo, con el estado de los firmes. Yo creo que era el elemento estrella, de hecho, el titular del estudio, lo que nos dice es que el estado de los pavimentos acumula el 94 por ciento del déficit, del déficit total. Yo creo que esas son las dos fotografías de ese estudio, pero sí que me quiero parar un poco, en concreto, en el caso de los firmes, además, este estudio sitúa a Navarra, datos del año 2015, en la cuarta posición empezando por la cola, es decir, sólo tenemos de las comunidades autónomas detrás de Navarra, estarían Aragón, Asturias y La Rioja, exactamente por ese orden. Y, además, en este caso, la fotografía que nos da en el 15, respecto al 13, es prácticamente la misma, un poquito peor, un poquito peor, prácticamente igual. Hacen un indicador que no sé muy bien, exactamente... es un... entiendo que es un indicador ponderado y nosotros estamos en 120 puntos respecto a la mejor comunidad, que es Extremadura, que tiene 221, en el 15, y País Vasco en segundo lugar, 209. E insisto, detrás nuestro, Aragón, Asturias y La Rioja. En la clasificación que ellos hacen estaríamos, al superar los 100 puntos, entre 100 y 200, estaríamos en una clasificación de deficiente y, además, por debajo de la media del Estado. Esta sería la fotografía que hace la Asociación Española de Carreteras del estado de los firmes.

En las demás cuestiones, en señalización vertical, ya la cosa mejora, estamos un poquito por debajo de la media nacional, pero ya tenemos siete, seis comunidades por detrás nuestro, en señalización vertical, y, además, se produce una mejora importante del 13 al 15. Por detrás nuestro, en este caso, curiosamente, Cantabria, País Vasco, Extremadura, Asturias y Andalucía, País Vasco y Extremadura que estaban primeras en firmes, están aquí detrás, en esta clasificación, en señalización vertical. En señalización horizontal, estamos ya por encima de la media del Estado, también mejoramos del 15 respecto al 13 y tenemos por detrás seis comunidades, otra vez. En lo que se refiere al estado de las barreras metálicas de seguridad, estamos los segundos mejores, también mejoramos, claramente por encima de la media estatal, en segunda posición, después de Aragón. Ya ven ustedes que hay posiciones asimétricas: comunidades que son líderes en un ránquin pasan a estar en posiciones muy malas en otros, no hay una homogeneidad en ese sentido en los ránquines. Y luego, en lo que es el estado del balizamiento, que es el último elemento analizado, también aquí estamos en tercer lugar, tercera mejor posición del Estado, también con una mejoría importante respecto al 2015.

Con lo cual, no sé si hay algún dato más, sí... en lo que se refiere a los déficits acumulados en conservación en la red, o sea, generan un indicador de euros por kilómetro de déficit acumulado, pues en el caso de Navarra está en la media estatal, 65.422 euros por kilómetro de déficit acumulado, insisto, siempre según el estudio de esta fuente, de la Asociación Española de Carreteras. Con lo cual, fotografía de este estudio, Navarra mejora respecto al 13 en prácticamente todos los indicadores, tiene una posición muy buena en dos de ellos, en la media estatal en otros, algunos por debajo, pero sobre todo en un indicador que es muy importante, que es el estado de los firmes, estamos mal, estamos muy mal y es un indicador preocupante.

También, siguiente información que quería compartir con ustedes es, y además como el señor Zarraluqui me preguntaba, desde marzo hasta aquí qué estudios hemos hecho y cuáles no, decir que justamente, en septiembre del año pasado, septiembre del 2016, alguna vez me he referido a ello, el servicio de... el 7 de septiembre, en concreto, del 2016, la Dirección General de Obras Públicas, el Servicio de Conservación, sí que hizo un estudio sobre el estado de los firmes en la red de carreteras de la Comunidad Foral de Navarra. Hizo un estudio en el cual clasifica las actuaciones de rehabilitación de firmes según su finalidad en estructurales y superficiales, explica un poco cuándo una rehabilitación es estructural, cuándo una rehabilitación es superficial, no voy a entrar en la cuestión, salvo que ustedes luego me quieran pedir alguna aclaración, y a su disposición. Sí decirles, en cualquier caso, que este estudio fue acompañado de un análisis de cada uno de los distritos de conservación de todo el territorio, por lo tanto, de Navarra, en el que informaban de qué actuaciones de firmes habría que hacer, cuáles eran las necesidades, y tengo que señalar que este informe eleva las actuaciones en firmes necesarias a 137 de euros, prácticamente. Este es el informe que realiza el Servicio de Conservación en el año 2016. Además de esto, lo que hace, además, es ordenar esos 136 millones en función de la información que sube de abajo hacia arriba de cada distrito de conservación hacia arriba, ordenados por prioridad, se dividirían esos 136 millones, 51 millones (50,6) más prioritarios, 44 en un segundo nivel, 41 en un tercer nivel.

Incluso el servicio de conservación lo que hace también es, después lo que hace es, aplicando ya un cuadro, analizando con indicadores, que aquí los tengo, con indicadores ya más técnicos, como pueden ser, desde luego, la IMD, el tráfico, como pueden ser el estado del firme, analizando baches, roderas, figuración, asentamientos, pérdida de árido..., analizando en el caso del tráfico, además, si la IMD es de ligeros o es de pesados, identificando bien esto y ponderando en definitiva en función de estas características, pues lo que sale en este informe, que también se anexa en este documento, es que las actuaciones más prioritarias, hablando de rehabilitación, de acondicionamiento y refuerzo de firmes, hablando de firmes, son prácticamente también 51 millones, que, además, son actuaciones individualizadas, cada una tiene una ficha, que están ordenadas, por este ranquin. 51 millones y son... pues no sé decirles, no sé contarlas, pero son fácilmente cuarenta actuaciones, de ese orden, no estamos hablando de tres, estamos hablando de... y siempre hablando de firmes, con lo cual, digamos en relación por lo tanto con la conservación, esa doble información nueva: estudio de la Asociación de Carreteras, que nos pone el ojo en los firmes sobre todo – mejoramos en lo demás – y hablando de firmes, estudio de la Dirección de Obras Públicas, de septiembre del año pasado, en el que se identifican las actuaciones pendientes.

En tercer lugar, quería compartir también con ustedes el estado del Plan Director de Carreteras 2010 – 2018, que me parece otra cuestión también interesante. En relación con el Plan Director de Carreteras 2010-2018, también lo he traído por aquí, esta información está pública, la tienen ustedes en la web del departamento, decirles que el Plan Director de Carreteras tenía un presupuesto, 2010-2018, un presupuesto de 1.125 millones de euros, eran doscientas veinticinco actuaciones, de ellas, de esas doscientas veinticinco actuaciones, había doscientas nueve, es decir, la inmensa mayoría, por un total de 795 millones previstas con presupuesto ordinario. Había una prevista en un convenio con la antigua SPRIN, pero que en el fondo era presupuesto ordinario, una de ellas. Había otra, una, pero muy importante, el peaje en sombra de la autovía a Jaca, 232 millones ésta. Es decir, doscientas nueve actuaciones presupuesto ordinario, 795 millones; una actuación convenio SPRIN, chiquitita, 2,3 millones, una, peaje en sombra, 232 millones y luego había catorce actuaciones en las que se preveía un modelo de financiación con terceros o por terceros, que ascendía a 95 millones. Estos cuatro capítulos, hacía los 1.125 millones del Plan Director de Carreteras.

Bien, ¿cuál es el nivel de ejecución en este momento del Plan Director de Carreteras? El nivel de ejecución son 316 millones, de los 1.125, 316.

Lógicamente, la parte de León se la lleva el peaje en sombra, los 232 millones de la autovía a Jaca están ejecutados, no pagados, luego matizaré esto, no pagados, pero sí ejecutados, 232 millones.

Contra presupuesto ordinario, ejecutadas quince actuaciones por valor de 78 millones. Ejecutado el convenio con SPRIN en esa actuación de 2,3 millones y ejecutadas dos actuaciones a través de financiación por terceros que, aquí hay una errata, yo creo que son del orden de 3 millones o un poquito más.

Esta es la situación del Plan Director de Carreteras. Informarles también que el Plan Director de Carreteras está ordenado agrupando, por un lado, actuaciones en autovías, por otro lado, agrupa actuaciones en la red de interés en la Comunidad Foral, antes les he dicho qué

kilómetros tenía cada una de las redes. Hay actuaciones en la red local, hay actuaciones en variantes de población, hay otro pequeño capítulo para Comarca de Pamplona, otro pequeño capítulo para varios.

Sí que quiero compartir con ustedes que, en el Plan Director de Carreteras vigente, se limita a recoger una a una todas las actuaciones-aquí las tengo, si ustedes tienen cualquier curiosidad-una a una, pero no se priorizan, no hay un criterio de priorización, simplemente están enumeradas, asignadas por años, sí están calendarizadas, pero no están priorizadas, no hay un criterio técnico de priorización.

Recordarles en ese sentido que la parte enorme, se lo decía, de lo ejecutado, todavía se está pagando, es el peaje en sombra de la Autovía de Jaca. Es más, decirles que el otro peaje en sombra, la Autovía del Camino es anterior al Plan Director de Carreteras y ni siquiera figura en este plan, no está en los 1.125, es ejecución anterior, lo cual no quita para que tengamos todavía muchos años por delante para pagarla.

Les recordaba yo en la interpelación el otro día, que más del 55 por ciento del presupuesto de la Dirección General está dedicado a estos dos peajes en sombra. Con lo cual, también cuando hablamos del Plan Director de Carreteras, la primera reflexión que surge, y luego seguiremos con el debate, es la priorización: ¿Podemos priorizar, no podemos priorizar? En el vigente no se ha priorizado. Yo esto lo he tenido ocasión de hablar con los niveles técnicos, en menos de una ocasión y me dicen que es muy complicado. Ellos mismos me trasladan que la priorización tiene unas dosis elevadas de subjetividad y es complicada. Así como en refuerzos de firmes se ha hecho... con dificultad, ellos mismos me dicen que no es sencillo priorizar firmes, pero bueno, siendo firmes parece que es más sencillo usar criterios técnicos y como yo les digo se ha hecho esta priorización en el año 16, aquí ellos me dicen que priorizar no es tan evidente, o no es tan fácil hacerlo, digamos... no digo que no lo vayamos a hacer o que no estemos... digo, comparto con ustedes, podemos argumentar que la visión de los técnicos es que no es sencillo.

Sí quiero, en cualquier caso, trasladarles que sí que parece que hay algunas actuaciones que claramente son más importantes que otras, algunas... estas sí que me atrevo a decirles, claramente, algunas. Además de la variante de Tafalla, que era la última de las cabezas de comarca pendiente de tener una variante, desde luego, con criterios técnicos, además de la variante de Tafalla, claramente lo que los técnicos observan es que las actuaciones absolutamente prioritarias, la primera sería el cierre de la Ronda de Pamplona desde Ezcaba hasta Litaroa, para que ustedes me sigan, un poco ese tramo que falta, clarísimamente, en los niveles técnicos no hay debate de que esa sería la, por criterios técnicos, la obra más prioritaria, esto es lo que se traslada en los niveles técnicos. También, lógicamente tiene mucha importancia la Nacional 121, desde Irún hasta... perdón, desde Pamplona hasta Irún y, sobre todo, en aquella parte que deriva también de exigencias europeas, de cumplimientos de exigencias europeas, ahí están los túneles o las galerías de servicio, en fin, el cumplimiento o no de las directivas y, en cualquier caso, la importancia del eje, pues también justifica la actuación ahí, este sería otro criterio parece que claro, y luego, habría otra obra, también muy importante, si efectivamente además el Estado da el paso de avanzar, que es la autovía hacia Madrid, es decir, desde Tudela hasta Medinaceli. Parece que esas tres obras, en los niveles

técnicos, nadie discute que serían, digamos, las más importantes con ese matiz: la del cierre de la ronda de Pamplona, indiscutible, yo creo que a cualquier técnico que se le pregunte te va a señalar que esta es la obra más importante; Nacional 121A con ese matiz directivas, en fin, bueno, ahí tenemos los proyectos del 2+1 que usted empezó y que a nosotros nos parece bien y seguimos ejecutando, y la autovía a Madrid, pues en función también con el compromiso con el Estado, lógicamente.

A partir de ahí, después de fijar esas grandes actuaciones, no es sencillo priorizar, porque estamos hablando bien de la red de interés general o bien de la red de interés local. Sí que es verdad que los técnicos ven que en algunos ejes se están produciendo acumulaciones de tráfico, de tráfico pesado importantes, por ejemplo, la salida del Valle de Aragón, del Bajo Aragón, por Sada y demás hacia Ejea de Caballeros, se está viendo que ahí se está produciendo una acumulación importante de tráfico pesado, por ejemplo. Ya en conservación, hemos empezado a hacer alguna actuación en los Altos de Peralta también, el otro día ustedes lo vieron, y alguna otra cosa, pero no es ya tan sencillo priorizar ahí, ya no es tan sencillo. Yo sí que les he trasladado, por lo menos, las tres prioridades más claras. También en la Comarca hay alguna cuestión que puede ser importante, como algunas rotondas de la ronda norte, o incluso en enganche desde Buztintxuri hasta Landaben, que también acumula ahí mucho tute, como ustedes saben bien, y no está desdoblado, es la parte que está sin desdoblar, pero bueno, parece que el criterio técnico no es tan sencillo, es decir, fijar con rotundidad, y, desde luego, decirles en ese sentido que de las actuaciones, de esas doscientas veinticinco actuaciones que están en el Plan Director de Carreteras, les decía antes, claro, se han hecho... ¿cuántas les he dicho?... un número muy chiquitín... se han hecho diecinueve, diecinueve. Hay doscientas seis que no están iniciadas. Priorizar doscientas seis con criterios técnicos es endiabladamente complicado. Doscientas seis. Yo sí que les digo claramente algunas que los niveles técnicos no suscitan dudas, como más importantes, pero a partir de ahí no es sencillo.

Con lo cual, bueno, esta sería también, mi reflexión sobre el Plan Director de Carreteras y los datos, dónde estamos en este momento. A partir de ahí, me preguntaba usted sobre el grupo de trabajo que creamos para preparar y, efectivamente, yo lo señalé así en marzo, trabajar sobre aquella licitación para analizar fórmulas de generación de ingresos de forma estable, y es verdad que lo ralentizamos fundamentalmente por dos razones: una, la primera, queríamos constatar si la reforma fiscal, que habíamos aprobado justo antes, iba a ser capaz de generar ingresos que permitieran una mayor disponibilidad de recursos para las actuaciones necesarias en la red, queríamos darnos un poco de tiempo para ver cuál iba a ser el comportamiento de la reforma fiscal y si iba a ser capaz o no de generar ingresos en ese sentido, y el segundo, también, y lo he dicho públicamente alguna vez, constatábamos también que la sociedad, los conceptos de generar ingresos adicionales fuera de lo que es la fiscalidad, pues generaba sus dificultades. Esto es así y, además, lo hemos compartido y lo hemos socializado. Yo recuerdo, incluso, me viene a la cabeza, preparando hoy la comparecencia, me venía, por ejemplo, a la cabeza, aquella moción del Parlamento sobre la gratuidad, por ejemplo, de la autopista de AUDENASA, la autopista de Tudela, que produjo una de esas fotografías peculiares: Geroa Bai y UPN diciendo que no, los demás diciendo que sí, es decir, yo creo que eso mostraba, pues precisamente eso, la dificultad que tiene, todavía, socialmente, esta cuestión. Sí decirles, en cualquier caso, que hicimos un estudio preliminar, hicimos un estudio preliminar para tener un orden de magnitud aproximado, muy preliminar, muy poco fino, pero lo hicimos, el año

pasado, un estudio preliminar para tener un orden de magnitud aproximado sobre qué volumen de ingresos, vía peaje, podrían recaudarse en el caso de que se pusieran peajes, bien en la Nacional I, bien también en el enganche hacia la Autovía de la Sakana, bien en la Autovía de San Sebastian –Iruztun–, bien en la Nacional 121, hicimos un estudio preliminar y tenemos un orden de magnitud. Lo quisimos hacer precisamente para ver de qué podíamos estar hablando, pero sí que es verdad, insisto, que en aquel momento tomamos la decisión de vamos a ralentizar una existencia, un estudio técnico profundo y completo, a expensas de ver justo pues la evolución de la reforma fiscal y si era capaz o no de generar, pues ingresos que pudiéramos destinar a esto.

Un año después, ¿cuál es la fotografía? ¿Cómo lo vemos desde el Departamento de Desarrollo Económico? Bueno, pues lo que vemos es, que no tenemos visibilidad presupuestaria, lo decía el otro día la comparecencia del señor Garmendia, no tenemos visibilidad presupuestaria para hacer una planificación de carreteras que hoy nos resulte creíble, es decir, que nos sintamos seguros de que tiene el respaldo económico suficiente detrás. Esta es la verdad.

Yo diría que la reforma fiscal, junto con el crecimiento económico, sí que es verdad, y la consecuencia ha sido que el techo de gasto ha crecido, ha crecido, y además ha crecido, yo diría que en un volumen interesante ahí está, cada uno de ustedes valorará si interesante o no interesante. Yo me atrevo a decir la palabra interesante, porque es verdad que ha subido el techo de gasto en un volumen relevante, y es verdad también que ese incremento en el techo de gasto ha permitido abordar prioridades sociales que, además, yo diría que han venido para quedarse, o por lo menos, esta es la valoración que hacemos desde Desarrollo Económico: porque el incremento, por ejemplo, en la inversión sanitaria, pues yo creo que ha venido para quedarse, no hay más que ver las proyecciones demográficas o de cualquier otro tipo que cualquiera podemos manejar; lo mismo en Educación, todos somos conscientes de la importancia estratégica de la educación y de cómo necesariamente ahí, tenemos que hacer más inversión; lo mismo en Políticas de Cohesión Social, también, incluso en Desarrollo Económico, nosotros hemos hecho una apuesta por la I+D+I importante, que nos parece que tenemos que mantener a toda costa y nos parece también que ha venido para quedarse. Incluso en Desarrollo Territorial, por ejemplo, la mejora de la financiación corriente de los ayuntamientos, o la propia capacidad de los ayuntamientos para hacer inversiones, a través del Plan de Infraestructuras Locales, también, yo creo que es algo que ha venido para quedarse.

Entonces, la reforma fiscal, junto con el crecimiento económico, sí que es verdad que ha generado más ingresos, cierto, pero es verdad también que se han identificado prioridades, sin ninguna duda, claves, y en ese sentido desde Desarrollo Económico, insisto, incluso alguna propia, como es la I+D+i, que nos parecen y compartimos perfectamente, pero la fotografía de buen funcionamiento de la reforma fiscal desde el punto de vista de generación de recursos, pero la existencia de necesidades y de prioridades, sin ninguna duda, importantísimas, desde la perspectiva de carreteras, nos lleva a esa conclusión que yo decía: no tenemos visibilidad presupuestaria.

Entonces, por eso, efectivamente, yo lo anuncié hace estas pocas fechas en la interpelación. Por ello, en los presupuestos del 18 hemos incluido una partida, esta vez con un presupuesto

además importante, con un presupuesto importante, para realizar un estudio que analice de verdad todas las alternativas, que las analice a fondo, que las analice sin limitaciones. Diríamos, bueno, si tuviéramos que poner limitaciones decirles en este sentido y el compromiso que yo sí puedo asumir hoy es que ya estamos empezando a trabajar en la elaboración del pliego, va a ser un pliego especial, no es un pliego estándar, habrá que elaborarlo bien, y lo que queremos es que antes del 31 de marzo, en fin, siempre que tengamos presupuesto, lógicamente, pero estamos trabajando en el compromiso de poder mandar al Boletín antes del 31 de marzo, esa licitación. Esto es lo que nos gustaría, incluso si pudiera ser antes, mejor. Pero digamos que el objetivo es éste.

¿Qué va a analizar el estudio? ¿Qué queremos que analice, fundamentalmente? Bueno, pues queremos que analice, decía, todas las posibilidades, todas absolutamente, de generación de recursos tanto de forma extraordinaria o temporal, es decir, como también de forma recurrente y estable. Porque es verdad que tenemos necesidades permanentes y estables asociadas a la conservación y podemos tener también necesidades no tan recurrentes, asociadas a actuaciones concretas, que esas, tienen un inicio y un fin. Entonces queremos que se analicen, desde luego, todas las opciones. Cuando digo todas las opciones, me refiero tanto a opciones vinculadas a los usuarios de las infraestructuras, eso además lógicamente, ya no habla solo, por lo tanto, de los ciudadanos, las ciudadanas navarras, sino de los usuarios de las infraestructuras navarras, usuarios.

También que se analicen, desde luego, opciones relacionadas con los propietarios de vehículos, también, que se analice. Y, además, ahí puede haber un alineamiento, o no, que se analice, insisto, sin ninguna idea preconcebida con planes energéticos y hojas de ruta contra cambio climático también, es decir, se pueden ahí vincular en estos sistemas de generación de ingresos compromisos también que pueden tener otro interés, ¿no?

Desde luego, pues, también, vías fiscales, es decir, usuarios por un lado propietarios de vehículos, contribuyentes, cualquier otra vía, en definitiva, cualquier otra vía, que se analicen sin limitación. Eso sí, como decía, que se analicen opciones temporales y permanentes, que se tengan en cuenta lo que hoy son directivas europeas y también lo que desde Europa se vea que puede venir o no venir desde la perspectiva de recomendaciones o tal; por supuesto que se analicen simulaciones en profundidad, porque la partida que hemos puesto en los presupuestos, da como para que haya escenarios y simulaciones, no se trata sólo de que nos hagan un planteamiento teórico, sino de que se analice a fondo, a fondo el caso concreto navarro y las posibilidades concretas navarras. También tendríamos, desde luego, interés en que las fórmulas buscaran mejorar, en la medida de lo posible, el equilibrio territorial en lo que es la financiación de la red de carreteras. Yo siempre digo que en lo que es la financiación de las... en lo que es la situación de las grandes vías de capacidad en Navarra hay dos desequilibrios, uno, el de la autovía... el de AUDENASA, en la Autovía Irurtzun límite con la A-68, aunque es verdad que hay una política fiscal de peajes de descuentos muy, muy importante también, bukatzen nago,

[estoy terminando,]

Voy terminando. Y luego, digo, el otro caso de desequilibrio es la Nacional 121, que es una vía de altísima capacidad, nadie paga nada, pero no es una autovía, con lo cual también, desde

otra perspectiva, hay otro desequilibrio. Lógicamente que se analicen fórmulas que generen fondos finalistas, lógicamente este sería el interés, y como les digo, el compromiso que les señalaba.

En cuanto a la... –y termino con esto, señor Presidente–, en cuanto a la revisión o no del Plan de Carreteras, es verdad que ahí tenemos una obligación, Plan Director de Carreteras, se inicia la revisión, pero para mí es fundamental que lo que hagamos sea creíble, sea posible, ¿no? Iremos trabajando, el año que viene, en escenarios de revisión, pero de verdad, a mí me parece que tendrá sentido una revisión del Plan Director de Carreteras cuando haya detrás un respaldo, un origen de fondos que sea creíble y que sea posible.

A partir de aquí, pues nada más y quedo a su disposición.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Lehendakari orde jauna. Beraz, Unión del Pueblo Navarro Taldearen aldetik, comenzando con el turno de intervenciones con Unión del Pueblo Navarro, tiene la palabra el señor Zarraluqui, por un tiempo limitado de diez minutos. Cuando quiera.

SR. ZARRALUQUI ORTIGOSA: Muchas gracias, señor Presidente. El Consejero hablaba de visibilidad presupuestaria, no hemos tenido visibilidad de sus propuestas. Solo le podría decir que realmente usted no ha desarrollado mucho el tema, se ha detenido en temas interesantes, indudablemente, nos ha dado información que, sin duda, es interesante, pero no ha entrado, digamos, en esta cuestión que yo creo que hay que entrar, porque a mí me parece que no podemos dejar al margen esta cuestión y seguir olvidándonos de que tenemos una red de carreteras de nada menos de 3.800 kilómetros y hacer como si no existiera y seguir con este lento y progresivo deterioro que no acaba nunca. Aunque sólo sea la conservación, es algo que es muy importante, aunque no se hagan obras nuevas. Es importante. Evidentemente también hay que hacer obras nuevas. Yo creo que, en ese sentido, es importante que el departamento tome conciencia de que hay que elaborar un Plan de Carreteras, que ese Plan de Carreteras no puede ser como el último ni como el anterior, tiene que ser diferente, porque todos hemos aprendido que los tiempos son los que son y además pueden evolucionar, no sabemos si a bien o a mal, porque realmente así funciona la economía, con lo cual tenemos que tener previsión para todo. Pero ustedes sí han hecho una cosa muy importante, además, ustedes ya tienen un estudio, que se los voy a pedir, por supuesto, me parece interesantísimo, sobre la conservación necesaria y las prioridades, ya tiene usted la mitad o más del plan, fíjese usted. Por lo tanto, es que... digamos que la tarea está pues en ese sentido, fácil de emprender. Y, evidentemente, en cuanto a obras nuevas, usted ha citado pues las conocidas, que evidentemente pues son el cierre de la ronda este, como ha dicho, la financiación de la 121, cumplimiento de directivas en la misma, autovía Madrid, valle Aragón, está la ronda norte y bueno, pues efectivamente, las demás tienen una importancia menor, si bien, es posible fijar ciertos criterios que tienen que ver con la seguridad, la accidentabilidad, la inundabilidad de algunas carreteras... hay cosas que, bueno, uno intuye que por ahí tienen que ir las prioridades. Pero evidentemente, habrá otras... un montón de actuaciones hasta ciento noventa y seis, pues seguramente... yo que se... ciento ochenta y cinco... por poner una cifra a boleo, pues están ahí en ese magma que se puede sacar una, se puede sacar otra, y realmente

tiene más interés local muchas de ellas que desde una visión general. Pero yo creo que es importante abordar el tema.

Y en cuanto a lo que hoy nos ocupa, yo creo que todos tenemos que tener conciencia, y eso lo planteo como una actitud absolutamente positiva, tenemos que tener conciencia que una buena red viaria, capaz, segura y bien mantenida, es costosa, pero es necesaria. Y mirar hacia otro lado, pues realmente, yo creo que no nos podemos permitir ese lujo.

Entonces, es evidente, que, en el actual estado de reparto de gastos presupuestarios, usted lo ha dicho y es evidente, todo se lo lleva el gasto social, además, en muchos casos, muy blindado el tema, por derechos, que ya se aseguran determinadas presupuestaciones, no es el caso de las carreteras, yo creo que ese Plan de Carreteras debería venir acompañado, evidentemente, de una previsión de gasto y un compromiso de gasto, también. Por tanto, para mí, debería venir acompañado de una ley, además, que garantizara también que determinados recursos se dedican sí o sí a la conservación, al menos, creo que eso sería importante, y evidentemente para plantear las otras fórmulas de financiación, que pueden ser varias, no puede ser una sola... puede ser una, pero podrían ser varias, podrían ser por varias vías. Usted lo ha insinuado.

En Europa, hace tiempo, que, desde luego, en casi todos los países, la construcción de grandes infraestructuras y su mantenimiento se realiza también con una contribución: son parcialmente sufragadas por los presupuestos, imagino, pero una gran parte están sufragadas por los usuarios. Es una realidad, tanto en autopistas, autovías, túneles, puentes de gran tamaño, carreteras de alta capacidad... todos esos funcionan con estos sistemas, que muchas veces son peajes, físicos o electrónicos, en cualquier caso son meramente electrónicos, no hay una barrera, pasa el coche, te lee la matrícula una máquina; y está el tema de las euroviñetas, que es algo que ya está bastante extendido, hay por lo menos diez países o más que tienen instalado el sistema de euroviñeta y creo que ese es el... probablemente, es uno de los caminos claros, que hay que emprender y que garantizaría, pues con un pago modesto al año por cada vehículo, yo he hecho unas cuentas con los datos del propio Instituto Navarro de Estadística de 2015, desde luego, aplicando las tarifas que se aplican en Eslovenia, por buscar un país no demasiado rico, van bien, pero no es Rumanía... aplicando esas tarifas, saldrían unos 45 millones con los datos de 2015. No estamos hablando tampoco de ninguna barbaridad. Pero claro, tiene un problema esto, que normalmente se aplica, o siempre se aplica a un nivel nacional. Claro, alguien que está en La Rioja y pasa a Viana, pensar que tiene que pagar una tarifa por pasar ese día, pues no parece muy lógico y que nosotros vayamos al País Vasco y tengamos que pagar otra tarifa... Parece que tenía que haber, y eso es lo que la Unión Europea procura o desea, tenía que haber una armonización, un régimen común, unos mismos sistemas de detección para que, digamos, que todo el mundo pues pagase lo mismo. Otra cosa es que luego quien recauda... pero eso debería ser lógicamente así. Por lo tanto, yo creo que es una vía de trabajo que, aunque lo sé por mi experiencia además y usted lo habrá tenido también, no sé si lo ha intentado por lo menos con el Ministerio, el Ministerio todavía es un poco refractario a plantearse estas cuestiones, pero yo creo que es que no hacerlo nos aboca a seguir teniendo mal mantenidas las carreteras y es evidente que tanto en el Estado, como en las comunidades autónomas, todos estamos dedicando escasos recursos a algo que deberíamos dedicarle más.

El tema de los peajes, bueno, pues es otra alternativa. Usted ha citado que tenía ya una cifra global, no la ha dicho, pero me gustaría que en su exposición la comentara.

Evidentemente esas son las cuatro vías en las que se puede plantear ahora mismo porque desgraciadamente tenemos una que no puede ser, porque es la quince en el tramo entre Pamplona, o entre Irurtzun y Tudela, bueno, pues ya tiene su peaje y los dos peajes en la sombra, pues poner arcos ahí sería complicado. Pero la euroviñeta lo salvaría. Eso sí que lo salvaría. Por lo tanto, habría una fuente de financiación para desahogar esas exigencias que ahora tenemos con estos sistemas.

Y yo creo que éste es un debate que tenemos que seguir profundizando. Realmente me hubiera gustado que el estudio se hubiese encargado antes, porque cuando usted lo anunció me pareció muy oportuno. Yo realmente, en mi época de Consejero también estuvimos analizando, también internamente ese tipo de cuestiones por ver otras fuentes de financiación, porque era evidente que al final, las carreteras son el patito feo de la familia y que bueno, hay otros cisnes que alimentar y que comen mucho más. Pero es evidente que tenemos una responsabilidad que no podemos dejar de atender y, en mayor o menor grado, pues habrá que pensar en esto y habrá que abordarlo cuanto antes, porque como demoremos mucho, bueno, pues yo creo que seguiremos cayendo en un deterioro que ya empieza a ser bastante evidente, en muchos casos, sobre todo en firmes, usted lo ha dicho y estoy absolutamente de acuerdo, en otras cosas que son más baratas, pues lo hemos ido apañando, pero en firmes, que es lo realmente costoso, sobre todo en las rehabilitaciones estructurales, pues ahí tenemos problemas evidentes. Podemos hacer rehabilitaciones superficiales, aparentar que aquello ha quedado niquelado, pero luego la realidad es que, al cabo de un año, está otra vez como estaba y, por lo tanto, es una labor que sirve de algo, pero que sería mejor atenderla en su profundidad.

Nada más. Me gustaría que usted se mojara un poco más por dónde apuesta y, en cualquier caso, expresarle que nuestro grupo entendemos que esta labor hay que debatirla, que hay que debatirla con tranquilidad y con sosiego y que hay que abordarla, porque no puede ser objeto de disputas de ningún tipo, sino que esto nos afecta a todos, nos afecta a todos los que estamos aquí que tenemos coche, a nuestros hijos, a nuestra familia y, en definitiva, a todos los ciudadanos de Navarra y, por lo tanto, tenemos que aportar, en mayor o menor grado, un consenso que nos sirva para desatascar esta situación y que evolucione de forma positiva. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Zarraluqui. Continuaremos con el resto de grupos parlamentarios, comenzando por el de Geroa Bai. Eraso jauna, zurea da hitza.

SR. ERASO SALAZAR: Mila esker, Lehendakari jauna. Arratsalde on, señores Ayerdi. Bueno, vamos a ver, la situación de las carreteras es preocupante, pero eso ya se ha dicho en todas las interpelaciones y en todas las intervenciones, ya lo ha dicho el departamento, por activa y por pasiva. Es preocupante en cuanto a tema de conversación y, por supuesto, en actuaciones nuevas. Ha hecho usted referencia al estudio de conservación, ciento cincuenta y tantos millones de euros se necesitarían para adecuar la red que tenemos ahora, bueno, y mil y pico millones para actuaciones nuevas. Un pastizal, en cualquier caso, dinero que, en este momento, evidentemente, no tenemos. Ha dado usted muchísimos datos de kilómetros de red

de carreteras, el estudio de la Asociación Española de Red de Carreteras, donde en unos sitios estamos bien, y en lo importante, en el estado del firme, estamos muy mal. Habla del Plan Director de Carreteras, ha especificado un poco las actuaciones realizadas, el mayor importe de lo realizado es el peaje en la sombra y, bueno, hay ahí un ciento de obras marcadas en amarillo que están todas con retraso, o que no se han hecho, y tal... Yo he estado viendo un poco el Plan Director. Este yo creo que ha estado... casi todas las pocas obras que se hicieron... yo creo que están todas terminadas más o menos sobre el año 2011, 11, 12, con lo cual, la última legislatura pasada pues, no se ha hecho prácticamente nada. Bueno, un momento de crisis económica, no se podía destinar dinero, pero ahora estamos mejorando un poco la situación, pero no se ve luz. Entonces el estudio es lo que nos ha de dar un poco... nos ha de marcar un poco el camino a seguir. Usted ha dicho por qué no se pudo realizar antes, por qué se ralentizó. Pues bien, el tema es claro. Había que ver cómo funcionaba la reforma fiscal. Ahora ya lo sabemos. Sabemos dónde se destina el dinero que ha supuesto los mayores ingresos que ha supuesto la reforma fiscal y, bueno, habrá que hacer con urgencia el estudio a ver qué opciones nos da, ponerlo encima de la mesa, tenemos encima de la mesa el problema, ahora hay que intentar poner la solución. Pues a ver si lo podemos tener a lo largo del año que viene y se pueden tomar actuaciones. En cualquier caso, ya dijo usted... bueno, ha hablado usted de las interpelaciones y una pregunta parlamentaria que se le hizo el pasado día dos, ya habló usted también del presupuesto para el 18 en conservación, que no satisface al Gobierno ni a nadie, se habla de 30 millones de euros, túneles y reparaciones de estructuras y puentes, 8 millones de euros, la partida presupuestaria para empezar con el tema de la variante de Tafalla. Por cierto, creo que en el Plan Director tenía fecha de inicio esa obra en 2012, con lo cual lleva ya, cinco, seis años de retraso, como otras muchas. Y bueno, y de una serie de datos, yo respecto a lo que ha dicho usted, pues no hay mucho más que decir. Yo creo que el tema está claro.

Ha comentado el señor Zarraluqui de la priorización. Yo tampoco entiendo muy bien cómo en el Plan Director antiguo se tomaron una decisiones que yo entiendo que el departamento en su momento las tuvo que ver claras, porque se hicieron unas obras ejecutadas con adelanto, una serie de variantes que no voy a nombrar a las localidades que afectaba, y otras obras que sí que se ejecutaron en plazo, descuento la de los peajes en la sombra porque no tiene mucho sentido, pero con presupuesto ordinario, 29 millones y medio de euros, y tampoco por qué se hicieron esas... se adelantaron unas o se ejecutaron éstas en plazo y otras que se tenían que haber hecho no se hicieron. Es muy, muy difícil saberlo, tiene que haber unos criterios técnicos muy definidos. Usted ha dicho ahora las que sí que se consideran prioritarias, pero el resto, pues bueno, me figuro que todas las localidades y todos los afectados, para ellos seguro que la suya es la prioritaria, pero llegamos a donde llegamos. Y, de momento, pues no es mucho. Vamos a esperar a ver el estudio que opciones nos da para generar recursos y veremos a ver si somos capaces de, poco a poco, ir revirtiendo la situación. Desearle suerte, y, sobre todo, rapidez en el estudio. Cuanto antes sea, mejor. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko zuri, Eraso jauna. Jarraian Euksal Herria Bildu Nafarroa Parlamentu taldearen aldetik Araiz jaunak dauka hitza. Nahi duzunean.

SR. Araiz Flamarique: Eskerrik asko, Lehendakari jauna. Arratsalde on guztioi eta, berriro, ongi etorria izan zaitetzte, Lehendakari Andrea eta bere Gabinete Burua. Yo creo que hay que

empezar por lo menos trasladando un mensaje de tranquilidad. El señor Zarraluqui pedía sosiego para el debate y yo pido tranquilidad, porque, aunque la situación de la red de carreteras pueda ser en algunos aspectos y en algunos puntos preocupante, no es traumática, no es que la semana que viene, debido a esta situación, se vayan a producir no sé cuántos accidentes de tráfico y tengamos una relación directa de causalidad entre la situación de carreteras y cualquier accidente que se nos produzca. Yo creo que ese mensaje de tranquilidad, de que bueno... lo preocupante, pues en algunos casos puede ser más que preocupante, pero, en general, el estado de la red no es tan lamentable como, yo creo, que estamos tratando de poner. Evidentemente, lo que no se ha hecho, ha sido ese esfuerzo de conservación anual, año por año, que se debería de haber planteado. No voy a hablar yo aquí ahora ni de la herencia recibida, ni nada parecido, pero los datos están ahí y quiero decir que ha habido años en los que se eliminaron las partidas, ha habido años en que por la crisis económica... pero cuando no había crisis económica, tampoco había una alegría en el gasto más allá de las grandes infraestructuras, quiero decir, estamos hablando de conservación de la red, estamos hablando de mantenimiento de la red, estamos hablando de reposición de firmes, de señalización, etcétera.

Por lo tanto, yo creo que... bueno, pues... a mí sí me ha parecido interesante la valoración, vamos, los datos, más que la valoración, la valoración yo creo que hay que realizarla, conocidos estos datos que usted nos ha transmitido un poco de la ejecución del Plan Director, yo creo que la fotografía de lo que era el Plan Director, los objetivos que tenía el Plan Director, primero en cuanto a presupuesto, que estábamos hablando, si no le he entendido mal, 1.125 millones de euros en 225 actuaciones, distribuidas en 209 actuaciones con 705 millones, de los cuales, por lo que hemos visto, pues de estos 705 sólo se han ejecutado 78 a lo largo del tiempo que llevamos ya de ejecución de este plan, estamos prácticamente en el final, porque el plan era 2010 – 2018, con lo cual, el año que viene entiendo que se finalizaría la ejecución de este plan y tendríamos que estar en un grado de ejecución muy alto y no estamos más allá de lo que ha supuesto la Autovía a Jaca, el peaje a la sombra y esa actuación puntual con el SPRIN y otras por terceros, esas dos por terceros de las catorce previstas. Por lo tanto, la fotografía y el balance del plan, pues es el que es y, desde luego, no podemos obviar eso, y esa situación está ahí y ya digo, sin entrar ya en más valoraciones, pero desde luego, nosotros creemos que es importante tomarlo en consideración porque la situación y el montón de actuaciones, estas 225 actuaciones, si sólo hemos hecho 19, pues es lo que tenemos todos los días: reuniones con alcaldes que se quejan de que la situación de la travesía, de que el puente de no sé dónde, que... etcétera. Todos los días y supongo que el departamento, si los grupos parlamentarios los tenemos, pues eso será elevado a no sé qué potencia.

Por lo tanto, la situación está así, y me... yo creo... ha dado usted una cifra que creo que es interesante también y que habría que tomarla en cuenta, sobre todo para ir desarrollando en ejercicios futuros, usted ha hablado de que en el estudio realizado por el Servicio de Conservación en relación con el estado de los firmes en la red, había cuarenta actuaciones por 51 millones, bueno, que serían las más prioritarias, yo creo que habría que conocer esas para valorar en su caso y efectivamente ver si la prioridad dentro del departamento y con las posibilidades presupuestarias que en estos momentos hay, cuales debieran de ser. Nosotros estaríamos completamente de acuerdo en ello, compartimos también que ,efectivamente, pues la reforma fiscal ha tenido los ingresos que ha tenido y no ha tenido más porque no ha

ido más allá, y por lo tanto la capacidad de generación de mayores recursos, pues nosotros entendemos que está todavía pendiente y es posible desarrollar esa mayor generación de recursos y si no es vía fiscal, pues tendrá que ser de otra manera, o tendrá que, por lo menos, plantearse como decía el señor Zarraluqui, pues que hay otras vías de financiación, ha hablado de la euroviñeta, pero al final pues pagarán una parte de esos usuarios. A mí, se lo digo con toda sinceridad, miedo me da el resultado del estudio que se está planteando porque creo, que al final, como se van a desestimar o no sé si es que... usted ha dicho «hablar todas las posibilidades», creo que incluso ha citado las vías fiscales, es decir, si en ese estudio también se van a analizar posibles vías fiscales, digamos, de financiación, incluso le ha dado que sean el carácter de fondos finalistas, es decir, sacar un dinero para destinarlo a una finalidad concreta. No va a ir a la caja única del presupuesto, no se va a diluir en el presupuesto general, no entrará directamente en el cajón de Hacienda y Hacienda mantendrá el control o la distribución de esos fondos. No. Es un fondo finalista que se pretende que unos determinados usuarios... bueno, ya veremos en qué queda el resultado de este estudio y sobre quien se plantea la generación de estos residuos, pero como le digo, miedo me da, porque si no analizamos cuestiones fiscales, pues al final vamos a ir o a más peajes, o vamos a ir a euroviñetas, como planteaba el señor Zarraluqui, que en principio no me parece mal, quiero decir, no tengo una oposición contraria a la euroviñeta per se, sino que creo que habrá que analizar todo y desde luego el debate no sólo con sosiego, sino nosotros lo que le pedimos es que sea con profundidad, es decir, que no nos limitemos a cuestiones meramente, superficiales, que creo que el tema merece, la cantidad que vamos a destinar también lo merece y creo que 300.000 euros, si no me he equivocado, es una cantidad respetable, y por lo tanto, sin perjuicio de que... el tema está como está, conocemos cómo está y las cantidades presupuestarias que en el año 2018 se prevén, pues seguramente serán insuficientes, pero mejoran actuaciones anteriores.

Yo creo que hay una prioridad en cuanto a lo que se refiere a la Nacional 121, las actuaciones en los túneles, yo creo que es una actuación con la que todos los grupos parlamentarios estaremos de acuerdo y en todo caso, vamos a esperar al resultado de ese estudio que ustedes van a realizar a lo largo del 2018 y ya veremos si al final tenemos que volver a lo que algunos se quejan de nuevas tuercas o menos tuercas en la reforma fiscal, porque insisto, y a nuestro grupo parlamentario le preocupa mucho, los beneficios fiscales que otorgamos en todos y cada uno de los impuestos que la Hacienda Foral de Navarra recauda, en definitiva, lo que generan es lo que no les cobramos a unas determinadas personas físicas o jurídicas, se lo tenemos que cobrar, para que el presupuesto cuadre, para atender a todas las necesidades, incluidas las de carreteras, a otro grupo de personas o a otro grupo de sujetos pasivos o como fríamente les queramos llamar a quienes están aportando fondos vía impuestos. Por lo tanto, como digo, esperaremos que lo hagan con sosiego, pero que lo hagan con profundidad, y tendremos oportunidad de hablar del tema. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Araiz jauna. Jarraian Podemos-Ahal Duhu Parlamentu Taldearen aldetik Couso jaunak dauka hitza. Cuando quiera, señor Couso.

SR. COUSO CHAMARRO: Buenas tardes a todas y a todos. Bueno, en primer lugar y al hilo que se está pensando en rehacer ese tercer Plan Director 2010-2018, quizá pensar que la experiencia nos dice que si en un Plan Director, a priori que va a abarcar todo lo que es la red

de carreteras, que a priori tiene que abarcar un periodo amplio para ejecutar un montón de obras, pues resulta que la experiencia nos dice que a mitad de la ejecución de ese plan, nos ha caído una crisis que nos lo ha desmontado de arriba a abajo, a lo mejor para el próximo plan o a la hora de rehacer el plan, igual habría que pensar en hacer algo más de andar por casa, algo más corto, con unos periodos más ajustados a lo que realmente sepamos que a medio plazo vamos a tener, pero bueno, estas cosas se aprende, seguramente, a través de la experiencia. Y esa reflexión la quería hacer.

A partir de ahí, bueno, pues claro, escuchando lo que escuchamos, pues claro, ha dicho el señor Araiz, pues que, a diario, estamos recibiendo reclamaciones de todos los pueblos de Navarra sobre la situación de los accesos y las vías de comunicación entre sus pueblos y tal... esta semana tenemos esta que conocerán ustedes, del Ayuntamiento de Ororbia, donde pone que el 22 de mayo de 2013 se aprobó el proyecto para construcción de su variante. La ejecución de las obras no se ha llegado a licitar por falta de disponibilidad presupuestaria. En este momento estamos a finales de 17 y no tenemos noticias de que se vayan a acometer las citadas obras, las actuaciones que viene realizando el ayuntamiento: pasos de peatones, semáforos, adecuación viaria, que se están acometiendo con gran esfuerzo para las arcas municipales, no soluciona el problema de tráfico existente, sobre todo, el tráfico pesado que acude a las fábricas, con el peligro que supone y tal... Pues que se sienten, porque claro, están proponiendo obra nueva y aquí estamos llegando a la conclusión de que no tenemos ni para conservación. Entonces, lamentablemente, que se sienten. Pero aquí en este texto, lo que pone claramente es una cosa que también hay que reflexionar, que es que las carreteras, cuando contemplamos cómo está el estado de las carreteras, muchas veces estamos haciendo desde la perspectiva de que la carretera es una vía de comunicación o de circulación para el ocio, cuando realmente el uso que tienen las carreteras, sobre todo, es laboral, sobre todo es laboral, y eso representa pues unos riesgos a añadir a otro tipo de riesgos que hay en el trabajo y a nosotros pues esto nos preocupa, el que haya esta cierta inseguridad en el día a día de muchas gentes que acuden al trabajo y de ahí radica la importancia que tiene el tener un estado de carreteras correcto. Claro, si es laboral y es para el trabajo, a mí se me ocurre quien puede pagar esto. Yo veo la cantidad de portacoche, por ejemplo, que salen a diario de Landaben y el negocio que hay detrás de eso, y de ese uso, y de ese desgaste que tienen las carreteras y a mí ya se me puede ocurrir más allá que la euroviñeta, quien tiene que correr también con un coste del pago de esto, ¿no? Más aún si cabe cuando vemos que es cierto que el gasto en educación como ha dicho usted ha venido para quedarse, el presupuesto, en salud también, correcto, en I+D+i, correcto, pero señor Ayerdi, usted tiene en el departamento también una orgía de partidas presupuestarias de apoyo a la empresa, de las cuales algunas son razonables, pero otras podríamos cuestionarnos y aunque con eso no contribuiríamos a solucionar el problema de los 151 millones de déficit, sí que podríamos sacar en el día a día, en el año a año, algo para aportar a la mejora de la conservación de las carreteras, que la verdad es que sí que está marcada por años de falta de presupuesto o de imposibilidad de actuar ahí, durante el gobierno anterior, o que no se actuó por el motivo que fuera, y, además, está marcada por esos peajes, evidentemente en la sombra de 48.750.000 este año para la A-12 y 18.500.000 para la A-21, o sea, eso está claro, pero en cualquier caso, nosotros sí creemos que hay una, más allá de lo que se planifique, más allá... porque claro, la euroviñeta puede ser una salida, pero me imagino que para cobrar a través de un sistema de pago electrónico como es la

euroviñeta, también hay que tener eurocarreteras, porque si no la gente se va a enfadar. Entonces a lo mejor primero hay que tener las eurocarreteras y luego ya cobrar la euroviñeta.

Entonces, decir que es importante tener una red de carreteras por lo que supone tener una red vial segura en el día a día, desde una perspectiva de que un uso muy mayoritario se dedica a la cuestión laboral, al movimiento de mercancías y de trabajadores, y de gente que se desplaza a diario al trabajo y, por tanto, hay que sacar de donde sea. Nos parece que siendo importantes las cantidades que se destinan en el proyecto de presupuesto que hay... una partida de 26.000, creo que es, ¿no? , para conservación y la otra como de 7 millones, o sea, que hay un incremento de 7,7 millones respecto al año anterior, habría que hacer un mayor esfuerzo e intentar sacar un poco más y para eso, nosotros, señor Ayerdi, le ayudaremos a pensar en la distribución de las partidas presupuestarias de su departamento, de tal manera que podamos considerar... porque nos parece muy importante, muy importante, tener dinero para arreglar las carreteras.

Y luego, me alegro que me haya dicho de que el País Vasco en firmes están a la cabeza y luego en señalización a la baja, porque creía que lo de no poder salir de Vitoria era un problema mío. Ya veo que anda bien de pisos, pero de señales andan muy justitos. Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Couso. Continuaremos con el Grupo Parlamentario Socialista de Navarra. Toma la palabra la señora Unzu. Cuando quiera.

SRA. UNZU GÁRATE: Muy bien, muchas gracias, señor Presidente, buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios, muchas gracias, señor Consejero y señor Jefe de Gabinete, por las explicaciones que nos ha dado sobre el estado de nuestras carreteras. En nosotros ya sabe, que es una preocupación del Partido Socialista, de hecho, mi compañero Guzman Garmendia que hoy me ha dejado sola al frente de este tema, pues está muy encima de este tema, porque es un tema que nos preocupa, no solamente nos preocupa por la red en sí, la conservación, sino también por lo que ha apuntado el señor Couso, que nos preocupa porque es un tema de seguridad, es un tema laboral y es un tema que también preocupa mucho a la competitividad de las empresas y, por supuesto, a la competitividad de Navarra en general.

Usted ya ha dicho en varias ocasiones, lo dijo ya en la interpelación, que estamos invirtiendo muchísimo menos en carreteras de lo que sería deseable. También me gustaría apuntar no solamente lo que sería deseable, sino también de lo que es recomendable, porque usted ya sabe que hay estudios que dicen que lo que no se invierte hoy, pues el día de mañana se va a multiplicar por cinco, es decir, euro que dejamos de invertir hoy, dentro de diez años nos gastaremos cinco veces más de lo inicial. Entonces, ya vemos también todo lo que nos está costando reparar todo lo que no hemos reparado ya, por falta presupuestaria o por diversas cuestiones y descuidos a lo largo de estos años y, desde luego, no es lo que Navarra se merece, porque antes recuerdo que estaba en... Navarra lideraba el estado de carreteras era una gozada, cada vez que entrabas en Navarra, venías de otra comunidad autónoma y se notaba realmente que entrabas en la Comunidad Foral de Navarra y ahora, pues, y usted nos ha aportado datos, pues la verdad, ha perdido bastante competitividad en el ranquin. Y, además, tal y como dijo mi compañero Garmendia, es la propia Europa quien nos está diciendo con las directivas aprobadas o los sistemas que repercuten en los costes de mantenimiento que nos tenemos que poner las pilas, porque, efectivamente, hay que acometer el problema y la vida

social y empresarial se está viendo bastante afectada ya. Y en estos años que ya llevan ustedes en el Gobierno, pues más bien poco, pero usted ya lo ha reconocido, no ha tenido presupuesto suficiente para acometer todo lo que creemos necesario que sería lo adecuado. Ha hecho alguna solución parcial, algún parche... y no hay dinero ni siquiera para realizar la debida prevención de las carreteras y se nos va acumulando un déficit de actuaciones que pueden ir rondando incluso los 150 millones de euros, me ha parecido entender, y de lo que he leído también de la interpelación que hizo usted el 5 de octubre.

Nos remite a hablar de presupuestos para este año y ha iniciado una defensa del incremento de los recursos debido a la Reforma Fiscal para acabar diciendo una y otra vez, bueno, y desde luego no me voy a referir a la fiesta a la cual se ha referido el señor Couso de otras partidas, pero sí mire que, respecto al presupuesto en carreteras, pues le han vuelto a hacer la cobra, este año. Está defendiendo una reforma fiscal, un incremento de ingresos, pero para carreteras, lo único que han cogido han sido los 300.000 euros para licitar este estudio en profundidad sobre nuestra red de alta capacidad, y claro, es que ya llevamos con ustedes en el Gobierno desde el año 2015, y hasta ahora que vamos a entrar en el año 2018, ahora han presupuestado licitar este estudio, pues vamos a conocer las conclusiones de este estudio cuando ustedes ya estén saliendo por la puerta del Gobierno. Entonces habremos perdido toda la legislatura para tomar decisiones serias, importantes, en materia de conservación de carreteras. Entonces, lo que no podemos entender es por qué han esperado hasta el año 2018 a licitar el estudio, cuando hace ya dos años usted reconoció que existía semejante problema. Y, por cierto, y una pregunta que también le quiero hacer es ¿qué cifra de negocio dio el estudio preliminar sobre poner peajes, al cual se ha referido?, que esto también hemos hablado.

Y, además, dice el señor Araiz, que la situación de las carreteras, de nuestras carreteras, no es traumática. Bueno, pues en general, no. Tenemos unas grandes vías, pues sí, pues que están bastante bien, pero no todas. Tenemos... ¿cuántos kilómetros de carreteras? 3800 kilómetros de carretera, pero claro, me gustaría a mí que les preguntaran, por ejemplo, a los habitantes de Cárcar, o de Azagra, que están soportando una carretera sin variante y tienen que aguantar todos los camiones de las empresas, o San Adrián, o Caparroso, Mérida, Pizilla, Santa Cara, Bendabia, Viana... y le podría dar un sinfín de localidades que realmente para muchos de nosotros quizá, como no las sufrimos, no son traumáticas, pero para los habitantes que sufren esa circunstancia en sus carreteras pues, desde luego, sí que se están convirtiendo en verdaderos problemas.

Entonces ya nada, por finalizar, mucho nos tememos que no va a mover ninguna ficha, hasta no conocer los resultados del estudio que va a licitar, con lo cual pues mucho me temo que ya será cuando les veamos salir de Gobierno, con lo cual ustedes van a acabar la legislatura sin haber tomado una decisión valiente en materia de carreteras. Así que bueno, de todas maneras, también esperaremos este estudio porque ya sabe que por parte del Partido Socialista todo lo que sea sumar y hacer aportaciones innovadoras, por nuestra parte que no falte. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señora Unzu. A continuación, correspondería el turno al Partido Popular que ha cursado disculpa a esta presidencia, creo de

justicia mencionarlo, que así ha sido por parte de la señora Beltrán y, por tanto, concluiremos el turno de portavoces con el representante de Izquierda-Ezquierda, señor Nuin, tiene la palabra.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señor Presidente. Bien, nosotros agradecer la información, incluso, quien tenga propuestas innovadoras pues que las... que no espere a que termine el señor Ayerdi su mandato en esta legislatura, sino que nos las traslade, estaría bien. No me he referido a nadie en concreto, digo como en general, si alguien tiene alguna idea innovadora y alguna varita mágica, pues, en fin, no esperemos un año y medio, sino que se ponga encima de la mesa ya.

En cualquier caso, es evidente que hay un problema de financiación, para tanto el Plan de Carreteras 2010–2018, como para la mera conservación y de firmes de la red existente. Ese déficit acumulado, sólo en conservación en firmes está en unos 150 millones de euros, solamente eso, no ya nuevas actuaciones. Por lo tanto, el problema existe y a partir de ahí está cómo se aborda. Hombre, nosotros tenemos una posición de entrada, un planteamiento de entrada, y es que nosotros seguimos pensando que el sistema fiscal, el sistema tributario, debería ser la herramienta, debería ser, un sistema fiscal que funcione bien, que no tenga muchos agujeros, a través de fraude o evasión fiscal, que tenga unos criterios de equidad, de progresividad, debería ser una herramienta suficiente para proveer la financiación del conjunto de políticas públicas y también de ésta. De eso es de lo que nosotros partimos. Si nos encontramos con que el sistema fiscal pues no es así o no funciona tan así, pues también nos podemos explicar que haya problemas, en este caso y en otros. No es este el debate en este momento, pero es que bueno, ayer mismo pues desde la Comisión Europea se hacía el cálculo, en la Unión Europea de al menos 50.000 millones de... que se dejan de recaudar por fraude, y urgía a los estados, la propia comisión, pónganse ya ustedes de una vez a hacer la lista de paraísos fiscales, que tenemos unos agujeros por todos los lados que se nos escapan decenas de miles de millones de euros a los estados miembros en recaudación. Esto no funciona bien, entonces, primera alternativa, que funcione bien lo que tiene que funcionar. No lo hace en el conjunto de la Unión Europea, esto no es un problema de Navarra, no se soluciona aquí, los enormes problemas que hay. Eso dicho, porque también para nosotros es importante decir que de entrada esta es la herramienta fundamental para financiar ésta, como el conjunto de políticas públicas.

Después, hombre, pues ya más en la situación de Navarra, pues también nos encontramos con algunas situaciones pues que también generan problemas para financiar y para tener recursos suficientes, ¿no? Se ha hablado aquí de los peajes en sombra. Hombre, el Gobierno dio la cifra, los tres sistemas de peajes en sombra que tenemos en Navarra, el de la A–12, el de la A–21 y el del Canal de Navarra, pues de aquí al año 2044 los pagos todavía que están... que hay que realizar, de aquí al 2044, cuando termina el último contrato, pues son 2.850 millones de euros, pues eso también presiona, porque claro, pues eso también debe ser un elemento presupuestario que pesa mucho, porque son 48 millones de euros a la A–12, 18 millones, la A–21, este presupuesto para 2018, en torno a 20 millones, el Canal. Eso cada año y hasta el 2044. Y nosotros seguimos sosteniendo que, si se hubiera ido a otro sistema de financiación, presupuestario o de endeudamiento, a través del presupuesto a una sociedad pública, pues esto sería mucho menos. Esto también presiona.

Hay otras cosas que también condicionan. Pues, hombre, los 100 millones al menos, veremos en qué acaba la cosa, los 100 millones al menos de sobrepago cada año de la aportación al Estado, por la no regularización en tiempo y en forma como exige el Convenio de la Aportación al Estado, del quinquenio 15–17, pues esos 100 millones todos los años, pues también, es un factor negativo. Si en el año 15, 16 y 17 esos 100 millones hubieran estado además en el presupuesto, pues a lo mejor también, una parte de ese dinero se podía haber financiado aquí.

Todo esto son elementos que pesan y que cuentan a la contra. Ya puede haber abordado en tiempo y en forma esta cuestión. En todo caso, quiero decir que esto habrá que solucionar. Lo de los peajes que ya están firmados, pues difícil solución tendrá, salvo no firmar nuevos, salvo no ir a este sistema en el futuro, no acumular errores en este sentido a futuro, el tema del quinquenio cuando se solucione y se firme con el Estado, pues previsiblemente habrá una regularización a favor de Navarra, que también podría dar lugar a un proyecto de ley de crédito extraordinario en 2018 para inversión pública y alguna actuación en esta materia también podría financiar, entendemos nosotros, esperemos que así sea, si próximamente se cierra ese acuerdo, y se puede actuar en este sentido, nosotros así lo esperamos, y luego el tema del sistema fiscal en su conjunto, bueno, pues lo que dependa de nosotros, habrá que seguir actuando, y lo que dependa de la Unión Europea o del Estado Español, habrá que seguir exigiendo. Y luego está el estudio de alternativas. Bueno, pues dicho esto, que esta es nuestra posición global, pues también esperaremos a lo que dice ese estudio de alternativas que se va a realizar en 2018 y, con base en ello, e insisto, y desde esta posición nuestra, de pensar que fundamentalmente tiene que ser un sistema fiscal que funcione bien y que no tenga demasiados agujeros, como es la situación que tenemos ahora mismo en el espacio de la Unión Europea, y también en lo que nos afecta a nosotros, bueno, pues no nos cerramos a estudiar alternativas, pero desde este punto de partida y desde esta perspectiva que comento. Por lo tanto, en este momento, nada más. Esperaremos a ver si es posible en 2018 una actuación extraordinaria, derivada de un ingreso no recurrente extraordinario, pero importante, que puede ser para inversión del cierre del quinquenio 15–17 de la aportación al Estado – ahí puede haber un margen de actuación importante en 2018 –, esperaremos al estudio de alternativas y entendemos que hay que seguir trabajando en perfeccionar y mejorar nuestro sistema fiscal. Nada más y gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, señor Nuin, y, por tanto, para acometer el turno de réplica, tiene la palabra de nuevo el señor Ayerdi. Nahi duzunean.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Bien, bueno, pues, agradecer las aportaciones de todos. Yo efectivamente, creo que este es un tema del que nos va a tocar hablar. Es inevitable, de una manera o de otra. Es cierto que estamos en un contexto que el señor Nuin ahora terminaba situando bien. Yo no he querido intencionadamente hablar del Convenio Económico, de lo que pueda venir de ahí, el tiempo dirá... Sí he situado el contexto global de fiscalidad y grandes prioridades del Gobierno, que yo creo que son relevantes también y yo me siento parte de un equipo del Gobierno, no se trata de mi departamento contra nadie, hay prioridades que son de Gobierno y yo las siento como tal, en ese sentido no hay ningún matiz individual, yo creo que la visión también de equipo del Gobierno es importante, la visión de territorio, en ese sentido, pero es verdad que este es un tema del que vamos a tener que hablar necesariamente y creo, además, que lo ideal sería que,

efectivamente, tuviera el mayor nivel de consenso posible, yo creo, sinceramente, que esto sería lo ideal: cuanto más objetivemos el problema, cuando más pongamos datos encima de la mesa, cuanto más profundo sea el estudio, que yo también creo que tiene que ser profundo, con simulaciones, con escenarios, pegados a lo que tenemos de verdad, etcétera, porque al final el estudio tiene un presupuesto importante como se ha señalado y yo también desde luego, lo quiero que se haga con mucha profundidad. Digo, cuanto más se objective la cuestión, bueno, pues yo creo que también, más va a ayudar a que pueda avanzarse en un posible consenso, ¿no?

De lo que decía el señor Zarraluqui, sí, yo no he mencionado peajes y viñetas, pero bueno, las menciono. He hablado, digamos, de cualquier sistema que tenga que ver con el usuario, ¿no? Bueno, cualquier sistema de generación de ingresos relacionados con el usuario, o con el contribuyente... y cualquier otro sistema que ustedes... pero vamos, yo creo que son... no hay tanto donde... pero que se estudien todos, quiero decir, que se estudien todas las posibilidades. Usted decía incluso que el de las euroviñetas en las de peaje en sombra podría funcionar, no lo sé, no sé si hasta eso puede generar alguna reclamación de reequilibrio económico-financiero, hasta ni lo sé, o sea, habría hasta que analizarlo jurídicamente, o sea que eso también habría que verlo. Por eso creo que el informe no puede ser generalista, no puede ser teórico, sino que tiene que ser muy pegado al punto de partida: dónde estamos Navarra, cuáles son nuestras vías de capacidad, cómo tenemos cada una, qué IMD tenemos, qué posibilidades tenemos, cuántos usuarios hay navarros y navarras, cuántos hay usuarios de paso... en fin, aquí hay muchas cosas que deben analizarse, que deben tratarse con mucha profundidad. Es verdad que territorios vecinos, no territorios vecinos, unos, otros, Europa, directivas europeas, otros países europeos, experiencias...

El otro día me llamó la atención, en estos días, con Lufthansa, tuve ocasión con las personas alemanas de Lufthansa de hablar de cuestiones de financiación y me sacaron, por ejemplo, un impuesto que yo no era muy consciente de él, que era el impuesto de la reunificación que tiene Alemania, por ejemplo, un impuesto que parece que caduca ahora en el 2019, finalista, para generar una bolsa para proyectos estratégicos en la antigua Alemania del Este, un impuesto entre el 2 y el 7 por ciento en función de los ingresos proporcionales, es decir, que los países han demostrado que cuando han tenido grandes cuestiones estratégicas, han sido capaces de inventar fórmulas concretas, ¿no? Curioso. Es decir, que aquí al final, todo puede ser hasta analizado. Pero yo sí, yo coincido, en cualquier caso, que es un debate que no va a tener sentido en un momento dado posponerlo porque el contexto, como decía el señor Nuin, es el que es, pero la realidad nos está demostrando que nos estamos quedando sin margen. Por un lado, las necesidades de conservación son las que son, y es verdad que cuando una carretera, el firme se deteriora mucho, mucho, mucho, la reparación es mucho más cara, eso también es verdad, y luego hay algunas actuaciones nuevas también que yo creo que antes o después tendremos que hacer algunas. Y por cuestiones de seguridad, como bien decía el señor Couso. La seguridad va a ser determinante en algunos elementos: en algunos lugares, yo creo que tendremos que actuar.

Ojalá éste sea un tema donde el consenso pueda ser lo más amplio posible, desde luego el protagonismo va a corresponder más al Parlamento, al Gobierno local lo que le tocará es hacer

un estudio en condiciones y proponer un planteamiento, pero desde luego yo creo que esta debe ser una materia de grandes consensos en el tiempo.

Me preguntaba por ese estudio preliminar que hicimos de posibilidad de peajes o no peajes, insisto, señor Zarraluqui, es puramente un orden de magnitud, pero, no sé... es que aquí, por ejemplo, es un estudio en el que se analizan muchas variables, muchas cuestiones y muchas opciones. Se analizaban distintos posibles puntos para ubicar o no los peajes, no es lo mismo ubicarlo aquí que allá, en este sitio, a la salida hacia la derecha, salida hacia la izquierda, la salida hacia arriba, no es lo mismo: hay muchas, usted lo conoce bien, se usaron unos precios por kilómetro, digamos pues... razonable... y también ahí puede haber sus matices, qué precios le asignas a los vehículos ligeros, que precios le asignas a los pesados, en fin, hay mil matices. Por eso digo que era... que es un orden de magnitud muy, muy por encima, pero bueno... no son datos, por lo tanto, que el Gobierno haga suyos, yo digo lo que dice este estudio, en fin, que quede claro que en ningún momento hacemos nuestro nada. Pero, no sé, para que se hagan una idea, había, por ejemplo, una opción combinada de actuaciones en los tres ejes: en la Nacional I, en Alsasua, saliendo hacia Pamplona, es decir, en la salida hacia Pamplona, no en la salida hacia Vitoria, no bajando de Etxegarate, sino en la salida hacia Pamplona; otra opción en Lecumberri, otra ubicación en Lecumberri; otra entre Bera y Lesaka; otra después de ventas de Arraitz, a la altura de Olave o así. O sea, esas cuatro actuaciones, por ejemplo, cuatro peajes, generaban aquí, había una estimación de generación de 32 millones de euros de ingresos anuales, por ejemplo. Pero esto es una simulación.

Había luego en este análisis también simulaciones en cada uno de los ejes, actuando sólo en cada uno de los ejes, en función de si ponías uno, dos y dónde lo ponías, distintas opciones, bueno, que tenían también su evolución.

En la Nacional I, pues desde luego, con diferencias entre si lo pones bajando de Etxegarate, lo pones aquí o lo pones allá, diferencias de cierta importancia, todos son razonables, sobre los 10–15 millones de euros, bueno, en fin, había distintas simulaciones, distintas cifras... Pero insisto, fue un estudio preliminar que pedimos justamente en el inicio de la preparación de un posible pliego complejo, que es el que nos toca hacer. Ahora yo creo que todavía nos toca hacer un pliego más complejo, porque queremos efectivamente que sea muy abierto y que analice todas las opciones.

Me pedía el portavoz de Geroa Bai que lo hagamos con rapidez, la mayor posible, pero entendiendo, en cualquier caso, que el tema precisará su debate con todo su peso. Yo creo que el Gobierno ahora en lo que se va a aplicar es en poner la mejor información a disposición de todos. Este es el reto que tenemos por delante.

Incidía el señor Araiz en que la situación de la red no es traumática, yo coincidido, de hecho, he empezado diciendo que justo al señor Garmendia en la interpelación lo que le dije es: hombre, señor Garmendia, no me mezcle los ratios de peligrosidad, mortalidad de la Red Navarra de Carreteras con... entre otras cosas, porque afortunadamente para todos, los ratios de accidentalidad de la Red Navarra de Carreteras están yendo bien estos últimos años, están yendo afortunadamente bien, bien, pero son varios años... son varios años y hay una tendencia favorable, sí, es así. Pero también hacer la vinculación, no, yo creo que no, no procede. Ahí creo que no procede.

Me pedía el señor Araiz profundidad. Desde luego. Yo he hecho el matiz de que sea finalista... bueno... quiero decir, es una posibilidad... Hay, por ejemplo, una comunidad que ha utilizado, recientemente ha regulado un impuesto sobre los vehículos emisores de gases efectos invernadero que ha generado un fondo con esa recaudación, por ejemplo. También aquí tenemos tasas o impuestos vinculados a residuos o los tenemos a otras cosas, o el Plan de Infraestructuras Locales también tiene un fondo específico, una actuación específica... En fin, pero en cualquier caso coincido en que tiene que ser con profundidad.

En cuanto al señor Couso, sí, la verdad es que es una buena reflexión la de los ocho años. Además, como bien dice usted, los datos ahí están, se los he indicado y son los que son. También el señor Zarraluqui me decía: «Igual no tiene usted que hacer un plan con obra nueva, tiene que hacer un plan sólo de conservación», y me dice: «Tiene usted la mitad del trabajo hecho», y es verdad, el estudio está hecho y están las actuaciones. Bueno, a ver... sí... coincido mucho en lo que usted señala del criterio de seguridad para la vida diaria de las personas, tanto vehículos ligeros, turismos, como vehículos pesados, coincido mucho en esa visión. Efectivamente, ustedes reciben visitas de alcaldes, nosotros muchas, y en toda la geografía, norte, sur, este, oeste, esto es absolutamente repartido... iba a decir democráticamente... igualitariamente en todo el territorio. Eso es así.

La portavoz del Partido Socialista me decía que llevamos tres años y no hemos hecho nada. Bueno, yo creo que... no hemos hecho el estudio, es verdad, me pregunta por qué y yo creo que he sido honesto diciendo las dos razones por las cuales ralentizamos el año pasado la elaboración del estudio. Además, se la he dicho con total claridad. Pero creo que ya, una vez pasado este tiempo, creo que ya todos estamos viendo que el debate es inevitable, se tiene que producir salvo que haya, como bien decía el señor Nuin, cambios fundamentales en el afloramiento de la economía sumergida o en la recaudación por el fraude, en fin, que haya grandes evoluciones en variables que él ha señalado y en el corto plazo. Salvo que pasen este tipo de cuestiones, yo creo que es un debate incómodo, lo sé, pero que va a tocar, con seguridad. Es verdad que usted señalaba en la cuestión de la fiscalidad, la fiscalidad la paga la ciudadanía navarra, los usuarios pueden ser navarros y no navarros. Digo esto porque hay contribuyentes navarros que pagan también infraestructuras de otras latitudes, no se nos olvide también esa reflexión, que también tiene su interés. Pero bueno, me decía que no hemos hecho nada, yo creo que hemos tratado de fijar prioridades claras en conservación, en temas de seguridad (túneles, estructuras, puentes), ahí estamos focalizando actuaciones nuevas y yo creo que eso también es importante.

Me decía que no ha subido el techo de gasto. Sí, ha subido el techo de gasto de obras públicas, pero se lo come mucho los dos peajes en la sombra: este año mismo, por ejemplo, 5 millones de incremento, 3 millones y medio se lo comen los peajes a la sombra de incremento, este año.

Y al señor Nuin, un poco lo que le decía. Sí, es verdad, ese es el contexto. Ojalá tengamos muy buenas noticias de otras posibilidades de ese entorno que usted señalaba, tanto en el ámbito concreto y extraordinario, como, ojalá, todavía más, sería mucha mejor noticia en el ámbito recurrente, en el ámbito ya habitual. Ojalá... efectivamente, eso yo creo que lo deseamos todos.

En definitiva, por mi parte, poco más. Compromiso, como muy tarde, 31 de marzo, el pliego en licitación. Intentaremos que sea antes, pero ese es el compromiso y bueno, que se haga con profundidad y muy pegado a la realidad y a las posibilidades del mapa de carreteras y de la Comunidad Foral.

Nada más por mi parte. Gracias, gracias por su atención.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Gracias a usted, señor Ayerdi y habiendo concluido el orden del día, daremos por concluida igualmente la sesión. Se levanta la sesión. Buenas tardes.

(Se levanta la sesión a las 18 horas y 5 minutos).