DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

IX Legislatura | Pamplona, 31 de octubre de 2018 | NÚM. 76

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JOKIN CASTIELLA IMAZ

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 31 DE OCTUBRE DE 2018

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar las razones por las que está disminuyendo la partida «Seguridad vial: puntos peligrosos y TCAS (tramos de concentración de accidentes)» y el recorte de 233.000 euros para los túneles de Belate y Almandoz.

— Pregunta sobre los plazos y términos en los que tiene previsto el Gobierno de Navarra acometer las obras en el puente de Lerín, en la NA-122 carretera del Ega, presentada por el Ilmo. Sr. D. Guzmán Miguel Garmendia Pérez.

(Comienza la sesión a las 13 horas y 4 minutos).

Comparecencia a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Desarrollo Económico para explicar las razones por las que está disminuyendo la partida «Seguridad vial: puntos peligrosos y TCAS (tramos de concentración de accidentes)» y el recorte de 233.000 euros para los túneles de Belate y Almandoz.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Egun on, buenos días, señores y señora parlamentarios forales. Damos inicio a esta sesión de la Comisión de Desarrollo Económico. Comparecen en ella y para ello han venido el señor Vicepresidente del Gobierno de Navarra y Consejero de Desarrollo Económico, el señor Ayerdi Olaizola, que viene acompañado por el subjefe de Gabinete, el señor Ayerdi Echeverri, al que también aprovecho para dar la bienvenida a esta Comisión.

Paso a leerles el orden del día, que consta de dos puntos. El primero de ellos reza así: Comparecencia para que el Consejero de Desarrollo Económico explique las razones por las que está disminuyendo la partida «Seguridad vial: puntos peligrosos y TCAS (tramos de concentración de accidentes)» y el recorte de 233.000 euros para los túneles de Belate y Almandoz.

Ha sido formulada por el señor Garmendia Pérez, adscrito al Grupo Parlamentario Socialista de Navarra, y por tanto, para explicar la motivación de esta comparecencia, el señor Garmendia dispone de un primer turno de palabra. Cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Ayerdi, por su presencia, y a quien le acompaña.

Básicamente es lo que ha dicho el señor Presidente. En agosto, nos percatamos de esta resolución, la 251, y, en ella, nos extrañó, nos llamó mucho la atención las partidas que se iban a aminorar o los presupuestos que se iban a coger para una revisión de precios, es decir, que no se había calculado bien.

Por una parte, queríamos conocer a qué se refiere esa revisión de precios, y por otra parte, si esta financiación a cargo de estas partidas sigue en pie, es decir, si al final se ha llevado a cabo o no, siendo partidas, como ya veremos en la segunda intervención, en nuestra opinión, bastante sensibles. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia.

Por lo tanto, por un tiempo máximo de treinta minutos, señor Consejero, tiene la palabra. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Buenos días, egun on guztioi.

Lo primero que tengo que decirle, señor Garmendia, y también a todos los portavoces, desde luego, es que el gasto contabilizado en la partida de «Revisión de precios» en este año 2018 es producido en su totalidad por las revisiones de precios de los contratos de conservación integral de la red de carreteras. Por tanto, este gasto, el que va en esta partida, la partida de «Revisión de precios», también es un gasto que va dedicado a las carreteras, es decir, es un

esfuerzo que va orientado a las carreteras, no es un dinero que sale de las carreteras y va a otro sitio, no, es un dinero que va a las carreteras.

En aquellos contratos en los cuales, en el pliego de cláusulas administrativas, se incluye que los mismos tienen revisión de precios, como son los contratos de conservación integral, que son contratos a cuatro años, las revisiones de precios se calculan por medio de unas fórmulas de revisión aprobadas por Real Decreto 1.359/2011, de 7 de octubre, por el que se aprueba la relación de materiales básicos y las fórmulas tipo generales de revisión de precios de los contratos de obras y contratos de suministros de fabricación, en su caso –no es el caso–, de armamento y equipamiento a las administraciones públicas. No es el caso. En este caso, estamos hablando de contratos de conservación.

Los índices que se utilizan en las fórmulas de revisión de precios son publicados periódicamente por el Ministerio de Hacienda. Los últimos índices, por ejemplo, publicados a fecha de 18 de septiembre de 2018 son los correspondientes al mes de marzo de 2018. Los índices del último mes publicado son los que se utilizan provisionalmente para el cálculo del importe por revisión de precios de los meses sucesivos, actualizándose el cálculo una vez que se publican los índices siguientes. En definitiva, tenemos que estar al tanto de lo que va publicando el Ministerio de Hacienda, los índices con los cuales se calcula la revisión de precios.

Abro un paréntesis. Normalmente, la publicación de estos índices se hace por trimestres, normalmente, y no se sigue ninguna regla fija por parte del Ministerio de Hacienda para la publicación de los mismos. Debido a este retraso en la publicación de los índices, es decir, cuando se publican nuevos índices, hay que recalcular todo el periodo que se había calculado con índices provisionales, y lógicamente, pasa una cosa, que cuanto mayor es el retraso en la publicación de un índice, si no se publican cada tres meses, sino que de repente hay diez meses sin publicar, el retraso es mucho mayor y hay que recalcular más plazo. Esto origina que si los índices son crecientes, el importe a pagar en la mensualidad que se recalcula sea elevado.

¿Qué es lo que ha sucedido en la práctica? A lo largo del 2018 ha habido que recalcular el importe de las revisiones de precios de todo el ejercicio 2017 –las revisiones de precios son una obligación legal, una obligación contractual, no es una cuestión que decide el Gobierno de Navarra– por no haberse publicado los índices correspondientes a los tres primeros trimestres de 2017 hasta el 8 de marzo de 2018. Además, en 2018, se han publicado, ya posteriormente, en septiembre, los índices correspondientes a marzo de 2018.

Según el índice resultante de la fórmula de revisión de precios, la revisión de precios mensual a origen, descontando lo pagado o ingresado anteriormente, puede ser de dos tipos: a favor de la Administración o a favor del contratista. Los índices de revisión de precios no son siempre índices a favor del contratista, a veces son a favor de la Administración, pueden ser de dos tipos, pero al final, insisto, son fórmulas matemáticas, y el resultado de las fórmulas matemáticas puede ser favorable o desfavorable.

Cuando son a pagar por parte del contratista, la revisión de precios se contabiliza en el presupuesto de ingresos. Por lo tanto, en lugar de tener que pagar al contratista, lo que se hace es compensar la revisión de precios descontando del importe que le tenemos que pagar por la factura de los trabajos esa revisión de precios que él debe a la Administración, en el caso

de que sea a pagar por parte del contratista. Cuando son a pagar por parte de la Administración, en general, la revisión de precios se contabiliza en el presupuesto de gastos, excepto en aquellos casos en los que, en ese contrato en concreto, haya habido ingresos anteriormente a lo largo del ejercicio presupuestario, en cuyo caso se contabiliza como menor ingreso. Esto es un poco complicado. Puede haber mecanismos de neteo si anteriormente ha habido revisiones de precios a cobrar.

El resumen de lo que ha pasado con la revisión de precios en los últimos años, que creo que es lo interesante, después de esta pequeña disquisición académica, es que, en el año 2016, las revisiones de precios fueron a favor de la Administración por 1.577.353 euros. En el año 2017, hubo una situación en la que hubo unos ingresos a favor de la Administración de 316.000 euros, y unos ingresos a favor de los contratistas por 791.000, es decir, el símbolo cambió, salíamos de la situación de crisis con unos índices negativos, los índices se empiezan a recuperar y empiezan a dar la vuelta, empiezan a ser favorables al contratista, en este caso. Entonces, 2017, 316.000 a favor de la Administración, 791.000 a favor de los distintos contratistas.

Este año 2018, a 18 de septiembre, que es el último dato que tengo aquí, la situación es claramente todavía más favorable a los contratistas: 168.000 euros a favor de la Administración, 1.735.000 euros a favor de los contratistas, insisto, aplicando en los tres años las mismas fórmulas, las publicadas en cada momento con los índices de cada momento. Esta es la situación.

Debido a esta situación de desfase temporal en función de cuando se publican los índices, teniendo claro, además, que son índices que publica Hacienda, que no publicamos nosotros, y que tenemos que usar en cada momento, lo que hicimos fue aprobar la partida como ampliable, ya que no era posible fijar claramente las obligaciones de la misma. En este año 2018, para abonar las revisiones, hasta el momento, lo que hemos hecho es ampliar el crédito de la partida «Revisión de precios» por un importe total no solo de esos 705.000 euros, a los que usted hace referencia, sino por un importe total de 1.479.798 euros. Son las ampliaciones que hemos hecho en la partida «Revisión de precios» este año, insisto, partida obligatoria, cumplimiento de obligación contractual.

Las partidas que hemos usado son las siguientes. La primera, «Encargo a Tracasa Instrumental, programas informáticos» por 51.372,88 euros. La segunda, la partida prevista para consumos de agua, gas y electricidad, por 159.681,39 euros. La tercera, una de las que usted indicaba, «Campaña, geología y geotecnia: túneles de Belate y Almandoz», por 233.243,30 euros. Una cuarta partida, «Taludes rocosos», por 200.000 euros. Quinta, «Estudios y proyectos», 8.700 euros. Sexta, «Estudios alternativos, generación ingresos carretera», 23.627,12 euros. «Seguridad vial», la otra partida a la que usted hacía referencia, «Puntos peligrosos y TCAS», 278.375,31 euros. «Canon del autovía del Pirineo», por 494.798 euros. Y una última partida, «Proyectos de modernización del transporte», por 30.000 euros. Todos estos importes suman 1.479.798 euros, que como bien le digo, necesariamente hemos tenido que ampliar para atender obligaciones contractuales, que son gasto en carreteras, en la red de carreteras.

En lo que se refiere a cada una de las partidas, en cualquier caso, se han usado excedentes que se han producido durante la ejecución del presupuesto de estas partidas que le he indicado. En el caso concreto (REVISA DOCUMENTACIÓN) de las dos partidas que usted me indica, «Campaña de

geología, túneles de Belate y Almandoz», una vez realizada la liquidación final del contrato, justamente se produce ese excedente, el de 233.243,30, y se ha utilizado para financiar revisión de precios, es decir, se hizo completamente en contrato previsto. Como de la cifra presupuestada, con la adjudicación, hubo una baja, hubo un remanente, y ese remanente es el que se ha utilizado, con lo cual es un excedente no ejecutado en lo que se refiere a los túneles de Belate y Almandoz de la campaña de geología y geotécnica.

En lo que se refiere a la partida de «Seguridad vial: puntos peligrosos y TCAS», esta partida es complementaria de la partida de «Conservación integral de la red de carreteras», y dependiendo de la entidad de la actuación a realizar, se afronta con una partida o la otra. Las intervenciones suelen impulsarse cuando se pone de manifiesto la especial peligrosidad del tramo o intersección en cuestión. Durante el desarrollo del año 2018, no se dieron estas circunstancias, por lo que las actuaciones de mejora de la seguridad vial se realizaron a través de los contratos del Servicio de Conservación, tanto los de señalización horizontal, vertical y barreras de la Sección de Seguridad, como los de conservación integral de carreteras de la Sección de Conservación, los de conservación integral, que son los que dan origen justamente a la revisión de precios.

Además, y esto es así, la perentoria necesidad contractual, la obligación legal de abonar esos importes de revisión de precios, demandaba recurrir a importes asignados a partidas que no se encontrasen comprometidas en firme, teníamos que conseguir esos fondos porque, insisto, teníamos que cumplir con esas obligaciones contractuales.

Respecto al resto de las partidas que le he indicado, lo que toca a la de «Taludes rocosos», sobre la que le he indicado 200.000 euros, cabe decir que la actuación prevista en la partida de «Taludes rocosos», que concretamente estaba pensada para el talud de Sartaguda, finalmente no se ha tramitado como subvención, sino que se ha realizado como inversión en la partida «Protección de cavidades, simas y riesgos geológicos». Ya se ha aprobado el expediente de contratación de las obras por un presupuesto base de licitación de 224.834,18 euros.

Finalmente, el resto de partidas, como he dicho antes, son excedentes de la ejecución presupuestaria.

Esta es, en definitiva, la información. Por lo tanto, no se trata de sacar dinero de carreteras a otras cosas, son dineros que van a carreteras, y lo más importante, son obligaciones contractuales que tenemos en cumplir, que luego, es verdad, que tienen un movimiento en función de los índices, que puede ser favorable a la Administración, como lo ha sido durante los años de la crisis, 2016 y anteriores, o puede ser favorable al contratista, como han empezado a ser en 2017 y sobre todo en 2018.

Por mi parte, nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, lehendakariorde jauna. Habiendo concluido la exposición del señor Consejero, para el primer turno de portavoces, señor Garmendia, tiene la palabra. Cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias, Presidente. Muchas gracias al Vicepresidente por sus explicaciones, explicaciones que, como ha dicho al principio, eran complicadas en la parte técnica y en la parte del cálculo.

Le tengo que decir que nos deja muy preocupados, porque lo que ha relatado ahora mismo es una cuestión de gestión. Muchas veces, en este Parlamento, hablamos de política y la diferenciación de la política y la gestión, y lo que usted acaba de relatar es un problema de gestión. Nos preocupa, porque, en opinión del Grupo Parlamentario Socialista y en opinión del Partido Socialista, está mal gestionado, y este es un claro ejemplo de mala gestión. Sí, señor Ayerdi.

Usted dice que esto se tiene que revisar porque hay unas determinadas cláusulas. No ha entrado al fondo de cuáles son los baremos por los que se miden esas causas, pero sí que ha dicho que hay unas fórmulas matemáticas que se aplican por las cuales, en 2016, esto fue, efectivamente, a favor de la Administración –he calculado, aquí, rápidamente–, de más o menos 350.000 euros, y que luego, en 2017, empezó a cambiar el signo, y en 2018, ha cambiado el signo, y de una forma bastante importante, hasta 1,4 millones de euros.

Para suplir ese déficit, que se podía haber calculado, porque, al final, no sé exactamente los… pero, habría unas previsiones de producto interior bruto, habría… no sé, luego explicará cuáles son exactamente, pero algo se podría haber calculado, porque algo dicen los bancos de lo que va a venir, los informes, las fundaciones. Alguien va diciendo esas cosas, pero 1,4 millones de euros, y usted dice que no hay ningún problema, porque era para carreteras y se ha sacado de carreteras, con lo cual, lo que pasa en Las Vegas, queda en Las Vegas, pero nosotros no estamos de acuerdo con eso.

Navarra tiene un problema de carreteras importantísimo y no puede ser que, para pagar una falta de previsión o una contingencia –vale, no es falta de previsión, es una contingencia–, lo saquemos de partidas, en opinión de este Grupo Parlamentario, tan sensibles como son los tramos de concentración de accidentes. Hay muchísimos que no se están abordando. Muchísimos. Vaya por delante, desde luego, nuestro pésame, una vez más hoy, de un accidente en Cadreita, de un vecino de Figarol, que ha fallecido esta mañana. Estamos en récords de mortalidad en la carretera, y es que estamos dejando las carreteras como las estamos dejando.

Por cierto, tengo para usted una pregunta oral sobre ese informe famoso que tiene que venir para tratar de arreglar las carreteras. Estamos invirtiendo, en palabras suyas, mucho menos de lo que deberíamos en carreteras, y usted, en vez de tratar de buscar, porque hay partidas por ahí, como el fondo de contingencia, que no están en su departamento, a las que podríamos perfectamente haber accedido y no quitarlo de otras partidas.

Usted dice que el túnel de Belate, efectivamente, al echar los cálculos con el contratista, entre comillas, nos sobran 233.000 euros, y los utilizamos para esto. ¿Por qué no, una vez más, para arreglar carreteras? Nosotros podemos decir: «Nos faltan 1,4 millones de euros porque ha habido una falta de cálculo o una contingencia». Vamos a buscar otra partida en el Gobierno de Navarra, que las hay. Pues no, lo que sobró de los túneles de Almandoz, en vez de para arreglar carreteras, lo utilizamos para otros parches que son absolutamente técnicos.

Dice también, taludes rocosos, «Sartaguda ha conseguido por otros medios…». ¡Fenomenal!, pero es que Cárcar también tiene unos problemas muy importantes. Podríamos haberlo utilizado para Cárcar, que lleva muchísimo tiempo pidiendo este tipo de partidas.

No entendemos cómo hay excedentes y utilizamos excedentes para un tema tan sensible y que está tan encima de la mesa como carreteras. ¿Hay excedentes en la partida de «Tramos de concentración de accidentes»? Porque usted ha dicho que está utilizando todos estos excedentes para esta partida. Le pido que me responda, por favor. ¿Hay excedentes en los TCAS? ¿Hay excedente, cuando lo que debería haber es un déficit brutal?

Ahí es donde le digo que hay mala gestión. Cuando usted está ahí sentado, lo que tiene que hacer es ver sus montantes, ver sus ingresos, ver sus partidas, dónde las coloca, de dónde las saca y dónde las quita, y si está quitando de «Taludes rocosos», cuando hay más problemas de taludes rocosos en Navarra, y lo está colocando en un tema técnico, es mala gestión. Cuando está quitando dinero y dice que hay excedente en la partida de arreglar tramos de concentración de accidentes… Lo que hay en Navarra es superávit de puntos de concentración de accidentes.

Ahí está su gestión y ahí es donde no estamos hablando de política, señor Ayerdi, ahí es donde estamos hablando de gestión. No me diga usted que, en 2018, no sabía que esto iba a pasar. Sí lo sabía. En el Informe sobre la implementación de Navarra de la Agenda 2030 de desarrollo sostenible, en su página 3, en «Objetivos de desarrollo sostenible del Gobierno de Navarra», que usted representa, en el punto 3.3.6., pone: «Uno de los objetivos principales es reducir la mortalidad y lesiones por accidentes de tráfico», es que es uno de los objetivos de su gobierno sobre el papel, y usted está quitando partidas para uno de los objetivos prioritarios de su gobierno.

Nosotros no lo entendemos, y por tanto, le censuramos la gestión que está llevando a cabo en este caso. Le animamos a que busque esos 1,4 millones de euros de otras partidas, insisto, de fondo de contingencia, u otras tantas, y no lo quite de carreteras, y busque dinero para carreteras, con ese informe que ha pedido, que ya tiene que tener un avance, y se lo vamos a pedir, trabaje en la mejora de las carreteras, y no quite partidas para otras tan sensibles como las que está quitando. Vemos que es un problema de gestión y entendemos que usted está gestionando mal su deber, que es la resolución del problema de carreteras que tiene esta Comunidad.

Por mi parte, no tengo mucho más que añadir, salvo lo que le llevo diciendo en infinidad de intervenciones y de mociones sobre carreteras que hemos hecho. Ya sabemos que lo que usted ha hecho es dar una patada para adelante y pedir un informe para que el próximo gobierno arree. Ya se lo hemos dicho muchas veces, no vamos a repetir mucho, pero los problemas que hay en Cárcar, en Azagra, en Caparroso, en Mélida, en Pitillas, en Santacara, en Mendavia, etcétera. Podría ir diciéndole lo que hay en cada una de ellas, muchos de los cuales son TCAS, y usted lo sabe, pero ha dicho que hay excedente en esa partida. En Valtierra, en Arguedas, en Ribaforada, etcétera. Podemos recorrer toda la geografía navarra. Tierra Estella, Tudela, Fitero, Baztan, Elizondo, Lodosa…, y usted, lo que hace es decir que hay excedente en algunas partidas de carretera. Para el Grupo Parlamentario Socialista, lo que hay es una falta de previsión y, desde luego, una mala gestión de los fondos que están centrados en las carreteras. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias a usted, señor Garmendia.

Continuaremos con el Grupo Parlamentario de Unión del Pueblo Navarro. Señor García Adanero, tiene la palabra. Cuando quiera.

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenos días. Agradecemos la presencia del Vicepresidente de Desarrollo Económico y del jefe de Gabinete (TOSE) del propio departamento.

Desde el comienzo de legislatura, en todos los debates presupuestarios, siempre hemos dicho que, y hemos presentado enmiendas al respecto, que hacía falta más inversión en carreteras, en el presupuesto, tanto para mantenimiento como para nuevas actuaciones. Por lo tanto, creo que eso es así, reconocido por el propio Vicepresidente. Es evidente que es así.

La verdad es que pensaba aprovechar la mañana de hoy, después de haber visto la primera parte de la noticia famosa del acuerdo de los 113 millones, para preguntarle si la parte que afectaba a esto, a las carreteras, eran de las que estaban salvadas. Luego he oído que no había acuerdo. Por lo tanto, la pregunta que le iba a hacer, evidentemente, si no hay acuerdo, es difícil que me la pueda responder. No sé si entre el señor Garmendia y usted me pueden responder si existe ese acuerdo o no, pero sobre todo, lo que me interesaba del acuerdo era, aprovechando, como digo, esta Comisión, si la partida relativa a las carreteras seguía viva, porque sería fundamental.

Estamos hablando de presupuesto, y entendemos que es una necesidad, y vendría muy bien, como también –que para eso ya haremos la correspondiente pregunta–, respecto a los famosos 10 millones que están establecidos en los Presupuestos Generales del Estado para la 121-A, una de las vías de comunicación que, por desgracia, son de las que tienen más accidentes, con resultado, en este caso, muy negativo. Entendemos que, estando la parte presupuestaria y habiendo actuaciones del Gobierno de Navarra que avanzan en todos los proyectos, etcétera, sí que se podría trabajar con la idea de mejorar esos puntos que hay en esta vía de comunicación para convertirla en 2 más 1, que creo que mejoraría mucho la seguridad de dicha vía.

Vuelvo a insistir, si tiene respuesta –que supongo que no– sobre si queda viva la parte relativa a carreteras, encantado de que nos responda, y si siguen sin acuerdo y el señor Garmendia tampoco nos puede responder, estaremos expectantes a ver si ese dinero se puede utilizar en Navarra para una de las cuestiones para las que estaba previsto, que es la mejora de las vías de comunicación de la Comunidad, que buena falta le hacen. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, muchas gracias a usted, señor García Adanero. Jarraituko dugu Geroa Bai Parlamentu Taldearekin. Eraso jaunak du hitza. Nahi duzunean.

SR. ERASO SALAZAR: Gracias, Presidente. Buenos días, señor Vicepresidente, buenos días, señor Ayerdi Echeverri.

Muchas gracias por la información. Yo también necesitaba conocer el porqué de esta modificación presupuestaria. Creo que ya ha quedado bastante claro. El señor García Adanero –empezando por el último interviniente– «trabajar con la idea de mejorar». Evidentemente, creo que esa es la idea que tiene este Gobierno y que así se ha estado desarrollando durante toda esta legislatura. Otra cosa es con los medios con los que se cuenta, pero el trabajo es innegable, y ahí está.

Luego, el señor Garmendia dice: «ejemplo de mala gestión y falta de previsión». Ese será su criterio, que desde luego, es un criterio subjetivo, porque, con los datos que ha dado el señor

Vicepresidente de los importes del año 2016, 2017, 2018, tampoco es muy fácil hacer una aproximación a lo que puedan ser estas partidas en el devenir de los tiempos.

Nosotros nos quedamos con que es una obligación contractual que viene del Ministerio de Hacienda, que es quien marca los índices de revisión, y que hay que cumplir, y sí que valoramos que el dinero de carreteras haya ido, de alguna manera, a conservación de carreteras. Eso también es importante. ¿Se podría haber detraído, a lo mejor, de otras partidas? Quizás. Los túneles de Belate y Almandoz, ya está liquidado, y si hay un excedente dinero, se aprovecha.

Lo que ha comentado el señor Vicepresidente (REVISA DOCUMENTACIÓN) de los taludes de Sartaguda se ha solucionado con otra partida de «Protección de cavidades». Perfecto.

En cuanto a la partida de «Seguridad vial», a la que el señor Garmendia hace referencia en su petición de comparecencia, ya se ha dicho, es una partida que tiene mucho que ver con el resto de partidas de seguridad vial. En los presupuestos hay una partida de señalización y balizamiento de 4.200.000 euros. Como ha dicho el señor García Adanero, estamos esperando a ver qué ocurre con las inversiones financieramente sostenibles, donde están previstos, si todo va bien, creo que son 6.700.000 euros para firmes para carreteras.

Estamos convencidos de que se está trabajando. Se hace lo que se puede con los medios que tenemos, y lo que se hace, se hace bien. Ojalá pudiéramos hacer más.

En lo que le puede competer al PSN en su relación con el Presidente Sánchez, mójense y trabajen para que esos 113 millones se puedan ejecutar, y tendremos una partida muy importante para carreteras. Si eso ocurre, esperamos también que el señor Garmendia solicite una comparecencia, aunque sea para loa del Gobierno de Navarra. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Muchas gracias, eskerrik asko zuri, Eraso jauna. Jarraituko dugu Euskal Herria Bildu Nafarroa Parlamentu Taldearekin. Bere aldetik Maiorga Erro jaunak edukiko du hitza. Nahi duzunean.

SR. MAIORGA ERRO: Eskerrik asko, presidente jauna. Agradecemos la información que nos han dado. A la vista está que esa máxima, que una buena explicación no te fastidie un titular, es lo que podemos ver en la exposición del Partido Socialista.

Es evidente que hay déficit en inversión en carreteras desde hace muchos años en esta Comunidad, pero no hay más que ver los planes de carreteras, que una y otra vez, año tras año, repetían los mismos proyectos inejecutados. En este Parlamento, incluso se llegó a ver cómo, en muchas ocasiones, exclusivamente se cambiaba la introducción, es decir, eran los mismos proyectos. ¿Desde cuándo están pendientes, en Sunbilla, las actuaciones? Podemos enumerar todas y cada una de ellas. Evidentemente, no es algo achacable al Gobierno del cambio, sino que quizás hay que mirar para atrás, y ahí el Partido Socialista ver también qué responsabilidades ha tenido en ese retraso en muchas obras. Entendemos que Navarra tenía una característica durante años, y era que, al incorporarse al territorio de Navarra, las carreteras eran mejores, y eso, en las últimas décadas ha sufrido un deterioro manifiesto. Habrá que preguntarse por qué.

Nosotros entendemos que tiene que ser un reto el invertir, el recuperar esas inversiones, el acometer los planes de carreteras y actualizarlos, es decir, ponerlos en el momento en el que

sea necesario habiendo acometido las inversiones que son necesarias, todas ellas, pero para eso también hacen falta recursos. Cuando hablamos de las inversiones pendientes y lo sencillo que es exigir, todos queremos más, y más, y mucho más.

¿De dónde lo sacamos? Porque luego se hacen planteamientos fiscales para obtener recursos, y el Partido Socialista es el primero que dice que no, junto con otras formaciones políticas. Resulta que, cuando hablamos de un plan de inversiones financieramente sostenibles, con unos recursos que correspondían a Navarra y los tenía custodiados, los tenía secuestrados el Estado a la hora de disponerlos para mejorar los firmes de carreteras por un importe total de 7 millones de euros, estamos pendientes de a ver qué dice el señor Sánchez. Nosotros entendemos que el señor Garmendia, el otro día, en Cascante, si no les llega a dar el plantón que les dio el señor Sánchez, le hubiesen dicho que, por lo menos, en materia de firmes, no pongan ningún obstáculo, pero es que, a día de hoy… veremos cómo queda todo ello. Es muy sencillo hacer lecturas demagógicas sobre las necesidades que tienen nuestros firmes y nuestras carreteras, pero evidentemente, lo que se constata es una necesidad de recursos y empoderar a las instituciones navarras, también con recursos económicos, para poder acometer todas estas inversiones.

En cuanto a cuál ha sido la gestión presupuestaria de esta partida, entendemos que es la habitual en una gestión presupuestaria, es decir, partidas del mismo ámbito que, al final, tienen una interposibilidad de estar porque afectan al mismo asunto. El señor Garmendia decía en su comparecencia que «la solicitamos para explicar las razones por las que, lejos de invertir en carreteras de Navarra, están disminuyendo estas partidas». La respuesta es que no está disminuyendo nada, porque lo que no se gasta porque no era necesario gastar en el túnel de Almandoz, se destina también al mismo ámbito. Entiendo que el señor Garmendia, lo que no querrá es que las Administraciones Públicas de Navarra paguen 233.000 euros más de los que tiene que pagar para lo mismo.

Entendemos que de lo que se trata es de, con eficacia y eficiencia, poder hacer las obras que sean necesarias con los recursos de una forma ajustada, no pagar más. Eso de pagar más por obras e infraestructuras, ya sabemos cuál ha sido la vía que tenía en otros tiempos, y dónde acababan esos pagos de más. No. Nosotros entendemos que las Administraciones tienen que ser muy exquisitas y exigentes a la hora de pagar lo que se debe pagar.

Nos parece buena noticia también que del canon de la autovía del Pirineo se hayan detraído 494.000 euros. Esa es otra reflexión que podemos poner encima de la mesa cuando hablamos de infraestructuras, cómo se han hecho aquí, en Navarra, con la fórmula de financiación de peajes en sombra, que la Cámara de Comptos cifraba en millones, y millones, y millones de más que estamos pagando por esas fórmulas, que, en su día, podía ser también el Partido Socialista.

En definitiva –señor Presidente, termino con esto–, nosotros entendemos que hay que hacer un esfuerzo no solamente en este presupuesto, sino también en los venideros para mejorar la red de carreteras, pero sin hacer demagogia y siempre diciendo de dónde vamos a sacar los recursos y qué fórmulas fiscales son las que van a sostener todo aquello que entendemos que requiere la sociedad navarra y su red de carreteras. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Gracias a usted, señor Ramírez. Le sobraba tiempo. No sé si ha interpretado algún gesto mío, pero tenía más tiempo.

Continuaremos con el Grupo Parlamentario Podemos-Ahal Dugu-Orain Bai. Señor Couso, tiene la palabra.

SR. COUSO CHAMARRO: Buenos días a todas y a todos.

Le iba a preguntar, señor Ayerdi, si usted paga al señor Garmendia para que le haga estas preguntas que le permiten venir aquí a hacer las disquisiciones académicas que ya no le dejan hacer en casa, pero el tema es muy serio, porque, en el fondo, lo que trasciende es la preocupación que tenemos por la cuestión de la seguridad vial y toda la siniestralidad y lo que está pasando en las carreteras.

El déficit en conservación de carreteras de aproximadamente 150 millones de euros que tenemos, evidentemente, puede indicarnos que tenemos un mal estado de carreteras, y así aparece en las estadísticas, que somos la Comunidad que teníamos peor situación, etcétera, pero es que, este verano pasado, en el conjunto de las carreteras del Estado español, la mortalidad por accidente se ha incrementado un 15 por ciento entre los meses de julio y agosto, con 259 muertos y casi 1.000 personas hospitalizadas. Navarra aporta su parte a esto, pero hay otras comunidades, que teóricamente tienen el estado de las carreteras mejor que el de las nuestras, que están aportando más a esta estadística, lo cual quiere decir que el estado de conservación de las carreteras no es solo el único factor que está influyendo en la siniestralidad, sino que hay otros, como el uso del móvil, el alcohol y otras cuestiones sobre las que el actual Gobierno de España ahora va a hacer una campaña dura a través de la Dirección General de Tráfico para concienciar a las personas de que algunos comportamientos y algunas causas de la siniestralidad no solo son del estado de las carreteras, sino que hay otras muchas más. Eso es importante decirlo, porque parece que lo queremos centrar todo en que tenemos malas carreteras. Ya sabemos cómo están las carreteras.

Respecto a lo que dice el señor Garmendia, que el Gobierno tenía que haber previsto cuáles iban a ser los índices de cálculo, la revisión de los precios de los contratistas, la previsión del PIB, no sé qué, no sé si él nos podría recomendar alguna bola de cristal en concreto o algún libro del señor Zapatero, cuando en 2008 preveía muy bien que llegaba la crisis, que la negó como 300 veces, cuando se les estaba cayendo el techo encima, simplemente, porque Alan Greenspan, Premio Nobel de Economía, había dicho, unos meses antes, que España iba a crecer un 3 por ciento, pero se le caía el techo, aun viendo lo que estaba pasando. O sea que, el Partido Socialista, de previsión, pocas lecciones podrá dar aquí. Al final, hay que ir sobre los hechos ciertos, y entiendo que es lo que ha hecho este departamento.

Por lo demás, por no abundar en las explicaciones, está pendiente la posibilidad de tener más presupuestos, si el Gobierno de España acepta el programa de inversiones sostenibles que se ha presentado desde Navarra. Sí, todo el mundo reconoce que hay un déficit en conservación de carreteras, pero que las habas son contadas y que se hará lo que se pueda, y que entre tanto, bienvenida esa campaña, por muy dura que sea, de la Dirección General de Tráfico, que ayude a concienciar a la gente de que el transporte por carretera y el vehículo no es una mera máquina de diversión, sino que es una máquina para el trasporte y que lo importante es que la gente llegue segura a los destinos.

Entre tanto, aquí a hacer lo que se pueda, y nosotros, como ha dicho el anterior portavoz, tampoco vemos que haya habido un desvío o un detrimento de las partidas para la

conservación de carreteras. Creo que la explicación ha estado bien dada, se la agradecemos al señor Consejero. Nada más que decir por nuestra parte.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, muchas gracias, señor Couso.

Continuamos con la Agrupación de Parlamentarios y Parlamentarias Forales del Partido Popular de Navarra. Señora Beltrán, cuando quiera.

SRA. BELTRÁN VILLALBA: Gracias, Presidente. Gracias, Consejero, y también a su jefe de Gabinete, por estar hoy aquí.

Yo le quiero hacer una pregunta directamente. Señor Ayerdi, ¿está contento con la relevancia que le da este Gobierno de Navarra, el llamado del cambio, a su departamento, al Departamento de Desarrollo Económico, motor de cualquier comunidad? A mi juicio, ese es el tema de fondo de esta comparecencia, saber dónde se destinan esos fondos que tiene el Gobierno de Navarra. Desde luego, no es objetivo prioritario destinarlo ni a su departamento, ni a carreteras, a la mejora de las mismas, etcétera. No es, en absoluto, la prioridad del Gobierno del cambio, un gobierno del cambio que se autodenomina así, en una fórmula bastante obsoleta ya, porque ya lo utilizó Felipe González, o no sé quién fue el primero que lo utilizó, y aun en elecciones a día de hoy, en alguna comunidad donde va a haber elecciones próximamente, también siguen utilizando el término «del cambio».

Les aconsejo, ya en otro orden de cosas, por ejemplo, que lo «del cambio» quizás esté un poco obsoleto, porque luego, eso exige de verdad cambiar, y lo que han cambiado ustedes, desde luego, en carreteras es absolutamente nada, que es el tema que nos ocupa.

Señor Consejero, lo que me preocupa mucho es la disminución constante de recursos en los presupuestos, este año lo vamos a volver a ver con los presupuestos que aprobarán ustedes a final de legislatura, los presupuestos para 2019, que aún se recorta más en su departamento, insisto, el motor de cualquier comunidad, el motor económico desde el que parte todo y el que tira del resto de vagones. ¿Por qué? Porque el gobierno del cambio tiene otras prioridades. Ya sabemos cuáles son, no voy a enumerarlas, pero desde luego, su departamento no es una de ellas.

Quería decir también, respecto a los peajes en la sombra, que, primero, esa fórmula de financiación fue aprobada en este Parlamento de Navarra, y además, era la única fórmula viable para conseguir hacer en ese momento las obras y las carreteras que había que hacer. Por lo tanto, hay veces que hay que recurrir a las fórmulas que sean necesarias para conseguir un objetivo bueno para los ciudadanos.

Poco más tengo que decirle, Consejero. Eso es todo. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, muchas gracias a usted, señora Beltrán.

Concluiremos con el portavoz de la Agrupación de Parlamentarios y Parlamentarias Forales de Izquierda-Ezkerra, el señor Nuin. Tiene la palabra, cuando quiera.

SR. NUIN MORENO: Muchas gracias, señor presidente. Agradecemos al Consejero la información que nos ha trasladado.

Efectivamente, como la economía navarra debe de estar gripada, o no sé cómo calificarlo después de escuchar a la señora Beltrán, por eso debe suceder que esa economía está

creciendo en términos interanuales ocho décimas por encima de la estatal, porque anda falta, y entonces, como anda fatal, la del Estado, gobernado por el Partido Popular hasta hace tres meses, no sé cómo habría que calificarla.

En relación con lo que sí que nos llevaba a esto, que no era un análisis de todo su departamento, señor Ayerdi, sino que lo que había pedido el señor Garmendia es una explicación o una información sobre la disminución de la partida de «Seguridad vial: puntos peligrosos y tramos de concentración de accidentes» y el recorte de una cantidad concreta en los túneles de Belate y Almandoz, por lo que agradecemos la información que se nos ha dado, que creo que ha sido suficiente, clara y pormenorizada.

Como han dicho otros portavoces, efectivamente, en lo que es el mantenimiento de firmes, de carreteras, hay una necesidad de financiación, no de esta legislatura, sino desde hace bastantes años, que se viene acumulando una infrafinanciación, una infradotación presupuestaria, y ahí, insisto en lo que ya se ha dicho, hay algunas propuestas que están encima de la mesa, como una partida dentro del capítulo de 113 millones de euros de inversiones financieramente sostenibles que esperamos que se pueda activar, que no haya problemas y que, finalmente, el Gobierno del Partido Socialista, ahora ya en el Estado, no ponga problemas y, por ejemplo, se pueda contar con esos recursos y otros derivados de, por ejemplo, políticas fiscales como las que se desarrollan en esta legislatura, no las que se desarrollaban en legislaturas anteriores, que lo que hacían era precisamente no proveer de suficientes recursos fiscales.

En fin, si se hacen bien las cosas fiscalmente, si se derogan leyes como la de estabilidad presupuestaria, o como otras que impiden invertir a las Administraciones Públicas, si se hacen esas cosas, seguro que estaremos en mejores condiciones de que podamos tener los fondos necesarios para lo que hoy reclama el señor Garmendia y para lo que es necesario y es una necesidad evidente en las carreteras de Navarra, no desde los últimos tres años, sino desde la última década.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, muchas gracias, señor Nuin.

Habiendo concluido con el turno de los portavoces de los diferentes grupos políticos, tiene para la réplica, diez minutos. Señor Ayerdi, cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Buenos días, otra vez. Agradezco los comentarios y las aportaciones.

En cuanto al señor Garmendia, ¿qué le voy a decir? Como bien le decía el portavoz de Geroa Bai, es una apreciación subjetiva lo que ha hecho, y desde ese punto de vista, lo que es subjetivo, subjetivo es, y cada uno utiliza su mirada o su perspectiva, y eso siempre es respetable. Yo, sinceramente, tengo más la convicción absoluta de que lo que hay es más una necesidad de recursos, más que un problema de gestión.

Es verdad que, en materia de recursos, en estos años, estamos tratando de que, en carreteras, la cifra vaya subiendo, y lo estamos consiguiendo, no todo lo que nos gustaría, pero la partida presupuestaria de carreteras está subiendo. Ahora mismo, en estas próximas fechas, creo que en estas semanas de lo que queda de año, vamos a ejecutar otros –digo otros porque son distintos de los que están en la lista de los 113–, otros 6,5 millones de actuaciones de refuerzo

de firmes, que conseguimos poner en marcha justo antes de abrir los expedientes, empezar las licitaciones, y entiendo que se van a ejecutar en estas semanas.

Es obvio que nos gustaría tener más recursos, a mí el primero, todos lo hemos dicho, pero también es verdad que, desde el 15 hacia aquí, estamos tratando de que haya más recursos, y además, sobre todo, focalizando la mirada en la conservación integral, mejorando la financiación de la conservación integral y mejorando también partidas presupuestarias muy orientadas a la seguridad, sea en puentes, sea en estructuras, sea en túneles, sea en situaciones con esa mirada de seguridad. Con lo cual, creo que lo que tenemos lo estamos orientando con ese fin, con el fin de la seguridad. ¿Me gustaría tener más? Comparto su visión, a todos nos gustaría tener más. ¿Estamos haciendo esa reflexión de dónde deben salir los ingresos? La estamos trabajando. ¿Es compleja? Es evidente que es compleja.

En cuanto a la comparativa con otras comunidades, efectivamente, en los *rankings*, en el último en el de 2017, no salimos mal parados en lo que son barreras verticales, horizontales y demás, pero donde salimos muy mal es en los firmes, en la reposición de firmes, es verdad. De ahí, los seis y pico que vamos a hacer ahora, y los seis y pico que también están en la lista de los 113, y cómo también, en conservación integral, donde parte de lo que hay en conservación integral se utiliza para mejorar cuestiones de firme, estamos tratando de mejorar la financiación.

A partir de ahí, la partida de «Revisión de precios», insisto, es una partida razonable de un contrato plurianual de largo recorrido, es una partida que, una vez que se fijan los índices, insisto, una vez que se define que hay revisión de precios, los índices los publica el Ministerio de Hacienda. Ya les he explicado que en todo el año 2017 no se publicaron índices, y en marzo de 2018 se han publicado los índices de tres trimestres de 2017. La curva de tendencia está cambiando, y creo que lo que hemos hecho es gestionar razonablemente el presupuesto dentro de la Dirección General de Obras Públicas y Transporte. Cuando usted dice «otras partidas», no sé si quiere que vaya a otro departamento o a otro consejero a plantearle esto.

Creo que hay un criterio de gestión presupuestaria, que es tratar que, dentro de la misma Dirección General, podamos solucionar, con la gestión presupuestaria, con los excedentes que inevitablemente se producen en algunas partidas, las posibles necesidades de otras. Es claro que lo de Belate y Almandoz es un excedente, es claro que lo de otras partidas es un excedente, y en cuanto a la de TCAS, que usted dice, llevamos una gestión conjunta con otras partidas muy relevantes de la Dirección General de Obras Públicas, como son, justamente, conservación integral, como son los contratos de señalización horizontal, vertical, barreras. Desde mi perspectiva, creo que hemos hecho una gestión razonable.

Es obvio también que los dos peajes en la sombra, la autovía del Pirineo y la autovía del Camino, que representan del orden de 65 millones al año, y van a seguir representando esa cifra, y creciente, en los próximos años, marcan enormemente la capacidad presupuestaria de este departamento para hacer cosas, porque esos 65 millones todos los años, y creciendo, de gasto corriente sostienen un impacto contundente, como ustedes se pueden imaginar.

Si, como dice la señora Beltrán, eran o no la única forma de haber hecho esas cosas, creo que eso nos daría paso para otra comparecencia. Creo que es más que debatible. La autovía del Camino, por ejemplo, que son 48 de los 65, se inició en una época en la que todavía todo este marco de estabilidad presupuestaria, el corsé de los objetivos de estabilidad, déficit, deuda y

demás, no estaban tan marcados. La autovía del Pirineo sí se hizo en un momento posterior, pero la del Camino, que son 48 de 65, no. Eso nos daría para mucho debate.

En definitiva, desde mi punto de vista, a todos nos gustaría tener más recursos. Creo que es una reflexión necesaria, creo que la estamos acometiendo. Es complicada, lo hemos dicho muchas veces, pero creo que hay que afrontarla. Dentro de lo que tenemos, el Gobierno está sinceramente tratando de incrementar los presupuestos con una mirada de seguridad, y lo estamos haciendo, contratos de conservación, etcétera.

Decía el señor Garmendia «récords de mortalidad». No, en estos últimos años… De verdad, usar las cifras de víctimas en este terreno, me parece… y es que no es verdad, además. Si usted revisa las estadísticas de mortalidad de los últimos años, no estamos, ¡ni mucho menos! ¡Que no, señor Garmendia! ¡Revíselo! Al revés, estamos en una situación contraria en mortalidad. Red General de Navarra. Revíselo, le animo a hacerlo.

Luego, me habla de los taludes, me habla de Cárcar. Pregunte si el talud de Cárcar tiene que ver con la Red de Carreteras de Navarra. Pregunte. ¡Ah!, no tiene. Y entonces, ¿por qué habla del talud de Cárcar? Oiga, ¡que no tiene nada que ver con la Red de Carreteras de Navarra! Entonces, ¿qué me está diciendo? Ya, y podemos arreglar… no sé, ¿qué más? Si no tiene que ver con la Red de Carreteras de Navarra, ¿de qué me está hablando?

Al señor García Adanero, ayer, en la nota de prensa que sacábamos tras la reunión con el señor Ábalos, ya indicamos que estamos avanzando, como seguro que ha leído, también con la Nacional 121-A. Tiempo al tiempo. Los gobiernos están trabajando y vamos a verlo.

Señor Eraso, coincido con la reflexión que ha hecho.

Señor Ramírez, efectivamente, el debate sobre los recursos, el dónde, el origen, la importancia de los peajes en la sombra, importancia decisiva, desde luego, en este presupuesto, en el presupuesto de esta materia, y decisiva, absolutamente, son el 50 por ciento de la Dirección General de Obras Públicas, 65 millones, que ahora son aproximadamente 130, creo recordar, la Dirección General de Obras Públicas y Transporte, todo 65, 50 por ciento. Para que tengamos la referencia.

El señor Couso, creo que ha dicho una cosa importante. Cuando pregunto a Policía Foral, hemos tenido ocasión en la comisión de seguimiento de las obras de Belate sobre la accidentabilidad, ellos siempre repiten una cosa, y es que el 85 por ciento de los accidentes están vinculados a causas humanas, más al factor humano, usted lo decía, sea el móvil, sea otra cosa. Es así. Somos conscientes de que hay un ámbito de trabajo permanente. Esto es así.

Respecto a la señora Beltrán, poco que decirle. Usted decía que hay una disminución constante en mi departamento en esta materia. No, ni siquiera en mi departamento. Si usted coge el Departamento de Desarrollo Económico de 2015 y el de 2018, verá que no hay una disminución.

SRA. BELTRÁN VILLALBA: (INTERVENCIÓN FUERA DE MICRÓFONO).

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Sí, pero coja toda la legislatura y vea. ¿A todos los consejeros y consejeras nos gustaría tener más recursos? Seguro, a todos los consejeros y a todas las consejeras. Eso es evidente, no hay ninguna duda, pero además creo que es un sentimiento compartido.

A partir de ahí, el Gobierno es un equipo, el Gobierno también tiene una visión compartida, una mirada general hacia Navarra, hacia sus necesidades, y trata de buscar un equilibrio, el equilibrio más razonable posible. A partir de ahí, insisto, ¿todos los consejeros querríamos tener más recursos? Seguro. Creo que esto es así.

Por mi parte, poco más. Veremos el comportamiento de la partida de «Revisión de precios» en el año 2019 también. Es una partida que está ahí y que creo que hay que gestionar usando los mecanismos normales de gestión. Poco más tengo que señalar a este respecto.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, muchas gracias, señor Consejero.

Antes de pasar al segundo de los puntos, me uno, diría que en nombre de toda la Comisión, al pésame que expresa el señor Garmendia por el vecino de Figarol fallecido esta mañana en Caderita. El pésame a familiares y allegados.

Pregunta sobre los plazos y términos en los que tiene previsto el Gobierno de Navarra acometer las obras en el puente de Lerín, en la NA-122 carretera del Ega, presentada por el Ilmo. Sr. D. Guzmán Miguel Garmendia Pérez.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Ahora sí, pasamos al segundo punto del orden del día, que es la pregunta oral sobre los plazos y términos sobre los que tiene previsto el Gobierno de Navarra acometer las obras en el puente de Lerín, en la NA-122 carretera del Ega.

Ha sido formulada por el señor Garmendia Pérez. Por tanto, en turnos de pregunta y réplica, les mediré el tiempo y les tocaré el timbre al término del tiempo de que disponen. Cuando quiera, señor Garmendia.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias, señor Presidente. No voy a entrar en tema de cifras. Coincidimos en el pésame, y en que todos, desde luego, tenemos que trabajar porque estas cifras, en cualquier caso, bajen.

La pregunta que planteamos es muy simple, y es que nos cuente si tiene datos, porque no tenemos datos, sobre cómo va el trámite, porque sí que sabemos que no ha empezado la obra del puente de Lerín en la carretera NA-122. Gracias.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): Comparto con ustedes la información.

Mediante Resolución 5/2018, de 15 de enero, del Director General de Obras Públicas, se adjudicó la redacción del proyecto de reparación y refuerzo del puente situado en la NA-122, en el PCA 22700, en Lerín, a la empresa Ines Ingenieros Consultores, S. L. Con fecha 9 de febrero se firmó dicho contrato, comenzando, a partir de dicha fecha, a contar el plazo para la redacción del proyecto, establecido en tres meses. En el plazo previsto, la adjudicataria hizo entrega del proyecto a la Administración, y tras la revisión del mismo, se le requirieron algunas correcciones.

En el mes de junio, una vez corregido el proyecto, se dio el visto bueno por parte del servicio de construcción, y con fecha 13 de junio de 2018, se remitió dicho proyecto, tanto a la Confederación Hidrográfica del Ebro como al Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Administración Local para obtener sus respectivos informes y autorizaciones, teniendo ambas administraciones por ley un plazo de seis meses para contestar. El día 13 de junio de 2018 se les remitió a las dos.

Con fecha 6 de septiembre de 2018, la Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio remitió el informe, que tenía fecha de 31 de agosto, favorable de afecciones ambientales al proyecto. Tras la obtención de la autorización ambiental, mediante Resolución 829/2018, de 11 de septiembre, del Director General de Obras Públicas, se aprobó el proyecto de reparación y refuerzo del puente situado, como les he dicho antes, en la NA-122, en Lerín.

Con fecha 18 de octubre de 2018, hace unos días, nos llegó comunicación de la CHE, que informaba que, con fecha 15 de octubre de 2018, había solicitado a nuestra Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio emisión de informe al respecto como paso previo a emitir, en su caso, su informe de autorización a ejecución de las obras.

Aquí es donde estamos en este momento administrativamente, es decir, esperando, por lo tanto, la autorización de la CHE. El proyecto está definitivamente aprobado, estamos pendientes de la autorización de la CHE. La CHE ha hecho un movimiento de pedir a nuestra Dirección General. Todo apunta –estamos dentro de los plazos– que eso puede tener una resolución rápida, un movimiento rápido.

En la partida presupuestaria «Reparación de estructuras» del presupuesto de gastos para el año 2019, se ha previsto la ejecución de las obras del proyecto de reparación y refuerzo del puente, por lo que, en cuanto se reciba la autorización de la CHE, estaremos en situación de poder licitar las obras. Esta es la situación.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Ayerdi jauna.

Dispone de 4 minutos y 36 segundos, señor Garmendia. Cuando quiera.

SR. GARMENDIA PÉREZ: Muchas gracias, señor Ayerdi, por la información. Es lo que queríamos saber, pero no me ha quedado clara una cosa. Nosotros hemos hablado con personas de Lerín, y nos han comentado que donde ahora está atascado –si me permite la expresión– es en que el Gobierno de Navarra tiene que emitir un informe que la CHE le ha sugerido. Explíquemelo, porque no me he enterado muy bien.

Usted ha dicho que la pelota está en el tejado de la CHE, pero me comentan que no, que en realidad, la pelota está en el tejado del Gobierno de Navarra, porque la CHE está pendiente de la emisión de un informe por parte de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra. Eso es lo que me han informado directamente desde Lerín.

Por lo tanto, quisiera que me respondiese a eso: ¿es verdad que la Confederación Hidrográfica del Ebro está a la espera de un informe de Medio Ambiente? Es que usted ha dicho que estamos a la espera de la CHE. Aclárelo otra vez, por favor, porque o yo soy muy corto de entendederas o no me enterado muy bien.

Por otra parte, esto está provocando algunos inconvenientes en otros pueblos, como Lodosa, algo más Sesma, por el desvío de camiones. Están preocupados y están muy atentos de que esto pasa. No sé si me ha dicho que esto está contemplado en los presupuestos de 2019, porque le iba a preguntar, precisamente, si esa adjudicación a Ines Ingenieros, S. L. va a seguir vigente, o no, o íbamos a perder esa ventana, pero creo que se resuelve con lo que usted ha dicho con lo de 2019.

Por lo tanto, no sé si usted se mojaría o se atreve a mojarse en alguna fecha en la que se va a poder empezar a trabajar, pero sí que le agradecería que volviese a clarificar realmente en el

punto en el que estamos, si está en el Gobierno de Navarra o está en la Confederación Hidrográfica del Ebro. Nada más. Muchísimas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, muchas gracias a usted, señor Garmendia.

Señor Consejero, dispone de dos minutos y medio. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO (Sr. Ayerdi Olaizola): En primer lugar, quiero aclarar que una cosa es el proyecto de constitución y otra cosa es la obra. Ines, la ingeniería, fue adjudicataria del proyecto, hizo el trabajo, y ya está, trabajo terminado, el proyecto está entregado, o sea, ese contrato terminado. Lo que habrá que hacer en su momento es solicitar otro, que es la obra, la construcción. Son cuestiones totalmente independientes.

En lo que se refiere a dónde estamos ahora mismo, lo he leído, y lo vuelvo a leer, y me paro, que con fecha 18 de octubre, hace unos días, llegó comunicación de la CHE, que informaba que, con fecha 15 –si el 18 era no sé qué día, pues unos días antes– había solicitado, efectivamente, a la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra de una emisión de informe al respecto como paso previo para ellos, la CHE, emitiera, en su caso, el informe que tienen que hacer. Es decir, la CHE tiene que hacer el informe. Para emitir el informe, ha pedido a la Dirección de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra previamente un informe, hace unos días, de algo que es una tramitación de muchos meses, hace nada, hace unos días, le ha pedido la CHE a la Dirección General de Medio Ambiente que emita un informe para que ellos, a su vez, emitan el informe que tienen que emitir. Ahí es donde estamos.

Le decía que creo que esto irá razonable, porque la propia Dirección General de Medio Ambiente, que también tenía que emitir un informe a Obras Públicas, ya lo hizo el 9 de septiembre, favorable. Todo esto, lo que nos permite pensar es que la cosa irá razonablemente, es decir, si la Dirección General de Medio Ambiente ya emitió el informe que tenía que emitir, favorable, a Obras Públicas, y a la vez, la CHE, que es la que falta por emitir el informe, le ha pedido a la misma Dirección que le emita un informe, entiendo que eso fluirá con rapidez.

Por otra parte, lo que le he dicho también es que en la partida de proyectos del año 2019, hemos contemplado en el presupuesto la ejecución de esta obra. En cuanto a la fecha, la reparación de puentes, usted también sabe –y no lo sé, estoy haciendo una conjetura; si quiere usted me lo pregunta, o yo lo pregunto, y se lo aclaro– que es importante la época del año en la que se hacen las actuaciones en los puentes, por aquello del caudal y el no caudal. Normalmente, los puentes no se atacan fácilmente en las épocas en las que hay previsión de que el nivel de agua pueda estar alto, pero no sé si este es el caso, insisto, no lo sé, con lo cual no me tome…

Por ejemplo, creo que ahora se está terminando una actuación en Ibero, y en el verano se ha estado haciendo, lógicamente, la parte más compleja, la parte con buzos, etcétera. No sé cuál es el caso de Lerín exactamente, pero a veces, la ejecución física de la obra en un puente tiene que ver también con el tiempo del año. No soy capaz de dar una fecha, pero la pregunto y se la remito, no tengo problema.

SR. PRESIDENTE (Sr. Castiella Imaz): Eskerrik asko, Ayerdi jauna.

Habiendo concluido el segundo de los puntos del orden del día y siendo este el último, no resta más que desearles una feliz mañana y decirles que se levanta la sesión. Buenos días.

(Se levanta la sesión a las 14 horas y 5 minutos).