BORRADOR PENDIENTE
DE CORRECCIÓN

DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VIII Legislatura | Pamplona, 25 de septiembre de 2012 | NÚM. 13

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. SAMUEL CARO SÁDABA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 25 DE SEPTIEMBRE DE 2012

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre las líneas y políticas generales que va a desarrollar.

(Comienza la sesión a las 16 horas y 31 minutos.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre las líneas y políticas generales que va a desarrollar.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Buenas tardes, señorías. Vamos a dar comienzo a esta Comisión de Fomento para dar cuenta del punto del orden del día. En realidad, son tres peticiones de comparecencia del Consejero de Fomento para informar sobre las líneas y políticas generales que va a desarrollar. Han sido solicitadas, por este orden, por el Grupo Parlamentario Bildu Nafarroa, por el Grupo Parlamentario del Partido Popular y por el Grupo Parlamentario Socialistas de Navarra. Por tanto, para dar cuenta de los porqués de esta iniciativa tienen la palabra los portavoces por el orden indicado. Cuando quiera, señor Amezketa.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Arratsalde on, buenas tardes. Muchas gracias, señor Consejero y a su equipo que le acompaña por su presencia, por su comparecencia. Fue solicitada por nuestra parte esta comparecencia en el mes de junio, a la vista de que hay un cambio de titular, y de título también, en la propia Consejería, fundamentalmente para saber en esta andadura cuáles son los proyectos, los planes del nuevo señor Consejero, las líneas, en definitiva, de actuación que van a guiar su trabajo.*

Sin querer extenderme mucho, diría que este es un Departamento en el que en los últimos tiempos se van acumulando mucho, mucho, mucho, sobre todo, las demoras y hay muchas cosas pendientes, aprobadas hace muchos años, que este Grupo Parlamentario por lo menos, quisiera saber en qué línea de desarrollo van a seguir en lo inmediato. Estoy hablando desde no solo temas de vivienda, que también. Hemos hablado recientemente, pero supongo que hay ampliaciones importantes que hacer en cuanto a propuestas y proyectos en este sentido. Estamos hablando del Plan de Carreteras, estamos hablando del Plan de Movilidad y estamos hablando de muchas cosas, sobre todas ellas, incluidos los desarrollos presupuestarios actuales, el que compete a este año, a este ejercicio, y las previsiones de los futuros, o por lo menos de los futuros inmediatos, nos gustaría que todo esto fuese objeto de desarrollo por parte del señor Consejero.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezketa. Por parte del Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, señor Villanueva. Cuando quiera.*

SR. VILLANUEVA CRUZ: *Buenas tardes, señor Presidente y muchas gracias. Buenas tardes también al Consejero y al equipo que le acompaña. Simplemente para remitirme a la solicitud de comparecencia, quedo a la espera de las explicaciones del señor Consejero para que pueda dar cuenta de las líneas principales de trabajo que va a seguir en los próximos años.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Villanueva. Por parte del grupo socialista tiene la palabra la señora Esporrín. Cuando quiera.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias también, señor Presidente. Buenas tardes y bienvenidos, aunque no es la primera vez que comparece en este Parlamento, puesto que ya hemos tenido ocasión de estar en verano en una ocasión concreta, pero es verdad que esta es la primera puesta en escena de cuáles van a ser sus líneas de actuación y nos parece realmente importante porque esto nos dará ya una luz de cuál es el camino que van a seguir ustedes.*

Indudablemente, muchos son los temas importantes que tenemos en este momento en su área y también somos conocedores de las dificultades económicas en las que nos encontramos, pero por eso, quizás, tenga una mayor complejidad el poder llevarlos a cabo y lo entendemos, pero hay asuntos de importancia para Navarra, como puede ser el tren de altas prestaciones, que nos preocupa mucho como está. También hay otras cuestiones de cara al día a día como el sistema de movilidad de las personas, el Plan de Transportes, el Plan de Carreteras, la seguridad vial y también, cómo no, el referido a vivienda, el decir cuál es su planteamiento ante unas necesidades cambiantes que las hemos podido comprobar en la reciente adjudicación que ha habido de viviendas cómo están cambiando las necesidades de propiedad a alquiler. Esperamos que todos estos puntos nos los pueda aclarar y resolver en su intervención. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señoría. Efectivamente, damos la bienvenida al señor Consejero y a su equipo y para no perder el tiempo e ir directos a los intereses de los grupos parlamentarios que los portavoces han manifestado, tiene la palabra el señor Consejero. Señor Zarraluqui, cuando quiera, adelante.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Buenas tardes, señor Presidente, buenas tardes, señorías. Comparezco ante ustedes, como se ha dicho antes, a petición del Grupo Socialistas de Navarra, Grupo Popular y Bildu para informar de las líneas de trabajo de este Departamento de Fomento que dirijo y que nos hemos propuesto impulsar para la presente legislatura. Agradezco la oportunidad que me brindan*

para exponer públicamente por primera vez los programas y proyectos que queremos llevar a cabo en estos tres años que tenemos por delante y decirles que es para nosotros, para mí y para el equipo que está conmigo, una gran responsabilidad que asumimos ante nuestros ciudadanos, sobre todo en estos momentos delicados en los que vivimos y a la que nos vamos a dedicar con todo trabajo y empeño. En esta tarea y porque pensamos que es como se deben hacer las cosas les ofrecemos nuestra colaboración para cuanto precisen conocer de los temas del área que ocupa la actividad de nuestro Departamento y también nuestra voluntad de consensuar cuantas cuestiones de interés mutuo consideren conveniente plantearse.

Estos difíciles tiempos que vivimos exigen ante todo que estrechemos relaciones, que aparquemos resentimientos, que busquemos consensos y alcancemos acuerdos, que debatamos con ánimo constructivo, que seamos pragmáticos y no dogmáticos. De ello depende que podamos sentar las bases para salir de esta situación en la que estamos. Estoy convencido de que eso es lo que sin duda están demandándonos nuestros ciudadanos a todos los que trabajamos en el ámbito político, por lo tanto, apelo a su sentido de responsabilidad, a su altura de miras para que más allá de los intereses políticos legítimos que cada grupo tenga actuemos con el mejor ánimo constructivo buscando siempre la colaboración mutua por el bienestar actual y futuro del pueblo de Navarra.

Antes de iniciar mi exposición sobre el tema que me ha traído a esta Comisión voy a presentarles brevemente la estructura del departamento. La reforma producida durante la presente legislatura con ocasión de la constitución del Gobierno surgido de las pasadas elecciones produjo una fusión, como ustedes saben, de lo que era el Departamento de Obras Públicas y Transportes con el Departamento de Vivienda y Ordenación del Territorio, constituyéndose entonces tres direcciones generales, la de Obras Públicas, la de Transportes y la de Vivienda y Ordenación del Territorio. Además de ello se constituyó un servicio de carácter horizontal que se dedica a la gestión económica, presupuestaria y al control de gasto. Tras la modificación en la composición política del Gobierno actual y al margen del pequeño ajuste relativo en cuanto al nombre, pasando a acortarse, a denominarse simplemente Departamento de Fomento en aras a que se tienden a acortar los nombres y además esta denominación coincide con la denominación no solo del Ministerio sino también de varias consejerías en otras comunidades autónomas, se produjo, aparte de este nombre, la fusión de dos direcciones generales de las anteriormente existentes, en concreto la de Transportes con la de Vivienda y Ordenación del Territorio, constituyéndose entonces la Dirección General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda. Esta modificación obedece al objetivo de reducción de estructura, pero además entendemos que presenta la ventaja de recuperar un papel protagonista para la ordenación del territorio en materias tan próximas y tan interesantes como la movilidad, transporte y la vivienda.

Como resultado de todo esto el Departamento se subdivide por lo tanto en dos direcciones generales, ocho servicios, una secretaría general técnica y el gabinete del Consejero. Todos ellos se reúnen quincenalmente en un consejo de dirección para el informe, análisis y seguimiento de los programas y proyectos que constituyen las líneas de actuación del departamento y que voy a pasar a exponerles.

Antes de hacerlo quisiera hacer una breve presentación de las personas que me acompañan. Por un lado, a mi derecha, está José Antonio Marcén Zunzarren, Director General de esta nueva Dirección General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda, que es funcionario del Gobierno de Navarra, que tiene una gran experiencia en las tareas directivas y que a lo largo de sus años ha sido muy valorado como Director del Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Asimismo nos acompaña doña Tatiana Herce, Jefa de Gabinete del que les habla, también con una amplia experiencia profesional en gabinetes, en concreto en el de Innovación, Empresa y Empleo y también, la pasada legislatura, en el de Economía y Hacienda. No ha podido acompañarme en el día de hoy don Ignacio Nagore, que sería el tercer Director General, el de Obras Públicas, al coincidir esta comparecencia con una reunión de directores generales que se ha desarrollado en Valladolid. Ignacio Nagore también es funcionario y ha sido durante muchos años Director Gerente de Nasuinsa, donde desempeñó una labor muy reconocida, creo yo, en el desarrollo de polígonos industriales por toda Navarra. Se trata, a mi juicio, de un equipo profesional y cualificado que se pone igualmente a su disposición para colaborar en aquellos asuntos que tenemos encomendados.

Dicho lo anterior y antes de pasar a tratar las líneas de actuación del Departamento, y aunque sea de manera breve, les debo recordar el escenario que alguno de ustedes también ha planteado en su primera intervención en el que estamos desenvolviendo todas las administraciones públicas de este país. Este escenario económico nos afecta en nuestro funcionamiento, en nuestros programas y proyectos, en la prestación de servicios y ayudas públicas, los cuales están sujetos en estos momentos a cambios profundos para lograr el gran objetivo de sanear las cuentas públicas y corregir los desequilibrios presupuestarios a los que hemos llegado. Eso quiere decir que las previsiones que hoy

voy a exponer estarán, como otras, sujetas a revisión permanente. Hoy como nunca el seguimiento de los ingresos que perciben las administraciones afecta de forma continua a las políticas que estas llevan a cabo.

De nada sirve lamentarnos y, por el contrario, nos obliga a gestionar día a día, a establecer prioridades y a aquilatar el gasto de cada partida, lo cual por otro lado es un ejercicio sano y necesario. A pesar de las estrecheces que tenemos que afrontar, entendemos que hay margen para hacer muchas cosas y vamos a procurar llevarlas a cabo.

Con miras a estos tres años, y sin que ello suponga agotar la lista de actuaciones e iniciativas, voy a pasar a señalar y explicar algunas de ellas que para mejor comprensión y orden he agrupado en cinco programas en los que se insertan las líneas de trabajo del departamento. Son los siguientes: primero, ordenación territorial y urbanística; segundo, desarrollo del ferrocarril; tercera, fomento de la vivienda y de las actuaciones residenciales; cuarta, seguridad y mejora de la red viaria, y quinta, transporte y movilidad.

Pasando al primer programa, el de ordenación territorial y urbanística, quiero empezar destacando que en este campo nuestra Comunidad ha avanzado notablemente en las pasadas legislaturas. Cabe recordar que tras la aprobación de la Ley Foral 35/2002 de Ordenación del Territorio y Urbanismo, que estableció en su momento un nuevo marco de ordenación territorial, se aprobó la Estrategia Territorial de Navarra en el año 2005. Esta se configura como un marco de referencia estratégica que toma la ordenación del territorio como opción para el desarrollo regional y persigue contribuir a construir una Navarra más competitiva, socialmente más equitativa, ambientalmente más sana y culturalmente más rica.

La siguiente etapa abordada en estos últimos años ha sido el desarrollo y aprobación de los planes de ordenación territorial, cinco en total, que cubren la totalidad del territorio de nuestra Comunidad y que constituye un hito destacadísimo en la planificación territorial que sitúa a nuestra región, a nuestra Navarra, a la cabeza de las regiones españolas en esta materia.

Pues bien, en esta legislatura nos proponemos dar un paso más en el desarrollo de esta ordenación territorial de Navarra y, en ese sentido, vamos a abordar el desarrollo de un primer Plan Director de Acción Territorial. Este plan constituye el siguiente escalón en los instrumentos previstos en nuestra legislación y su objetivo es concretar, coordinar y programar las actuaciones sectoriales en el territorio derivadas de los planes de ordenación territorial, por lo tanto es un plan que viene a desarrollar los POT aprobados recientemente. Dichas actuaciones sectoriales se corresponden con el desarrollo de grandes áreas residenciales, de implantaciones de actividad económica, de equipamientos, de servicios de carácter supramunicipal, el sistema de transportes y comunicaciones y el resto de infraestructuras territoriales, tales como abastecimiento, saneamiento, tratamiento de residuos, hidráulicas, telecomunicaciones, energéticas y cualesquiera otras análogas. El ámbito elegido será el del POT 5, el eje del Ebro. El trabajo lo pensamos realizar con medios propios tanto de la Administración Foral como de la empresa Nasuvinsa y pretendemos que sea un plan en el que se involucren los distintos departamentos del Gobierno de Navarra. Además, procuraremos poner en marcha un proceso de audiencia novedoso, tanto a las entidades locales como a la sociedad civil, en el que se incluirá el acceso a la información y al debate que procuran las nuevas tecnologías. Servirá, por otra parte, como actuación experimental para abordar posteriormente otros planes similares desde la experiencia de haber impulsado el que seguramente se corresponde con la segunda área más importante de Navarra desde el punto de vista de la actividad económica y de población.

Descendiendo un peldaño en la escalera del planeamiento territorial, corresponde ahora señalar nuestra intención de impulsar dos planes sectoriales, el desarrollo de dos planes sectoriales aprobados en pasadas legislaturas y que por diversas razones se han visto ralentizados en su desarrollo. Me refiero al PSIS de Guenduláin y al PSIS del parque residencial del Camino de Santiago. Incluimos estos dos proyectos en este apartado aunque podrían haberse tratado en los programas de vivienda o, incluso, uno de los dos, en el desarrollo del ferrocarril porque las tareas que vamos a abordar en ellos son de eminente contenido urbanístico.

El área residencial de Guenduláin. Como todos ustedes seguramente conocen, esta iniciativa surgió hace ya algunos años del Gobierno de Navarra para constituir reservas de suelo que poder utilizar en el futuro. Esta iniciativa ha quedado pendiente de rematarse después de casi siete años desde su inicio puesto que no se han adjudicado todavía los aprovechamientos a los que tienen derecho los concursantes. Constituye, por tanto, una responsabilidad institucional como Gobierno con quienes no solo acudieron a un concurso convocado por esta Administración, sino que a la vista de la aceptación de su propuesta adquirieron los suelos comprometidos, liquidaron sus impuestos, firmaron un contrato y entregaron la titularidad de dichas zonas a una sociedad pública del Gobierno de Navarra. Entendemos que debemos asegurar el futuro desarrollo de esta zona, acomodado a la demanda que pueda existir en el futuro,

y a las posibilidades financieras que las distintas empresas involucradas puedan tener en ese momento. Sin embargo no es previsible una actuación urbanizadora en Guenduláin ni a corto ni a medio plazo. Será el desarrollo de la demanda la que establezca la conveniencia de iniciar los procesos de urbanización que, en cualquier caso, se iniciarán a largo plazo. Este desarrollo en su día se irá realizando paulatinamente, fase a fase, y la Administración Foral controlará dicho desarrollo, promoverá los procesos urbanizadores y participará en las cargas que le correspondan en función del aprovechamiento atribuido.

En cuanto al parque residencial del Camino de Santiago es objetivo de esta legislatura la puesta en marcha y urbanización de una primera fase. Esta zona, como ustedes saben, engloba los terrenos de la futura estación ferroviaria de viajeros de Pamplona y parte de los terrenos necesarios para la construcción de la plataforma que sustituirá al llamado bucle ferroviario de Pamplona. Se trata, pues, de una iniciativa de enorme interés ya que constituye una pieza que cierra el desarrollo del continuo urbano de Pamplona y que de su ejecución depende en una medida importante no solo la obtención de dichos terrenos, sino también la financiación de las obras de la citada estación de viajeros y de la línea ferroviaria que sustituirá al citado bucle de Pamplona. Vamos a proponer en una próxima reunión del consorcio una estrategia para el desarrollo de una primera fase que, además de la obtención de los terrenos que les he citado, de la estación y de la nueva plataforma ferroviaria, comprenderá 1.682 viviendas, la urbanización de unos terrenos dotacionales próximos al barrio de Echavacoiz y una serie de viales que permitirán dar una nueva salida rodada a la población de Barañáin.

Dejando el apartado del desarrollo de estos dos PSIS, corresponde ahora abordar la cuestiones que se refieren al planeamiento municipal. Como ustedes conocen, dicho planeamiento se desarrolla desde la vigente Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo de 2002 a través de la suscripción de una serie de convenios que son a su vez resultado de la tramitación previa de unos documentos previos que se denominan "Estrategia y modelo de ocupación territorial". Pues bien, actualmente existen ciento dieciocho ayuntamientos que han suscrito convenio y que se encuentran en fase de redacción o de revisión de su planeamiento. A todos estos ayuntamientos se les acompaña durante la formulación de sus respectivos planes a través de comisiones de seguimiento en las que participan, naturalmente, ellos y el Gobierno de Navarra. La conclusión de estos planes en redacción constituye un objetivo importante de esta legislatura.

Pasando de tema, vamos a abordar el Sistema de Información Urbanística. La implantación de un Sistema de Información Urbanística obedece a la intención de que el planeamiento urbanístico y territorial sea accesible a todo interesado en acceder a ellos. Existe desde años un sistema accesible en la dirección siun.navarra.es en el que se cuelgan, permítanme la expresión, planes municipales completos o incluso planes de desarrollo de estos planes municipales que pueden descargarse. Son documentos en formato pdf que resultan del escaneo de los originales en papel. Sin embargo, anteriormente se trabajo en la definición de un sistema de representación y definiciones unívocas para el planeamiento urbanístico que sirviera para estandarizarlo y con ello hacerlo susceptible de un tratamiento informático. Es nuestro deseo en esta legislatura, y en la medida en que dispongamos de los medios humanos y materiales necesarios, profundizar en el establecimiento de dichos estándares, paso previo a la implantación de un sistema realmente moderno que pueda incorporarse como una capa más de información en la que ya está accesible desde plataformas como el SITNA. Al margen de ello, y mientras no sea posible implementar dicho sistema, pensamos mejorar la accesibilidad de la información urbanística disponible a través de la web.

Pasando al segundo programa que hemos venido a denominar el Programa de Desarrollo del Ferrocarril, tengo que decirles que es un objetivo primordial de esta legislatura, como veo que además está incluido en los programas de otros partidos aquí presentes. Este objetivo viene siendo un objetivo importante en anteriores legislaturas y con él se pretende que Navarra se integre dentro de una red ferroviaria que se construye en el Estado español, en España, con ancho europeo y altas prestaciones y que atienda a las necesidades actuales y futuras tanto del tránsito de pasajeros o de viajeros, como el de mercancías. Se trata pues de un proyecto clave para conectar nuestra Comunidad con las redes europeas y con el resto de territorios de nuestro país. Nuestra visión del interés de nuestra Comunidad no se limita por tanto al mero tránsito de pasajeros, sino que desde un punto de vista de desarrollo económico se apoya en que dispongamos para el futuro de una plataforma de ancho de vía internacional que potencie la conexión del sector de mercancías por ferrocarril desde una parte importante de España, que es el corredor mediterráneo, con los centros portuarios del Cantábrico y con el resto de Europa por Navarra. Quisiera recordar que el llamado corredor navarro forma parte del eje Cantábrico-Mediterráneo de la red básica transeuropea de ferrocarriles aprobado por la Unión Europea el 19 de octubre de 2011. De acuerdo con el sistema competencial del Estado español es la Administración

Central el organismo competente en cuanto a la red ferroviaria de interés general existente, así como de la planificación y de la construcción de la nueva red ferroviaria estatal de altas prestaciones que se está desarrollando. Por eso se han ido firmando diversos protocolos y convenios de colaboración entre la Administración del Estado, Adif, la propia Comunidad Foral, incluso con la Comunidad Autónoma del País Vasco, referidos a distintos tramos de dicho corredor hasta un número de seis desde 2004 a 2011. Estos distintos documentos se refieren a tres ámbitos diferentes. El primero sería el del área de la comarca de Pamplona, el primero cronológicamente quiero decir; el segundo, el corredor Castejón-comarca de Pamplona, y el tercero, el estudio informativo de alternativas de conexión con la "Y" vasca.

En estos momentos, como ustedes también conocen, se ejecutan los dos primeros tramos, o subtramos, en concreto el Castejón-Cadreita, de 6,2 kilómetros, cuya finalización está prevista para 2015, y el Cadreita-Villafranca, de 8,6 kilómetros, cuya finalización se prevé para marzo de 2014. Nuestra previsión de desarrollo de actuaciones para esta legislatura en este programa pasa por los siguientes puntos. Primero, actualización y refundido de los protocolos y convenios firmados con la Administración del Estado y Adif. Este objetivo ya se ha planteado a la Administración del Estado a fin de unificar las previsiones del corredor navarro en su conjunto en un único convenio o protocolo y actualizar las cantidades y programas temporales previstos. Segundo punto, la continuidad de los trabajos de redacción de proyectos y contratación de obras en el tramo Castejón-Esquíroz. Tercero, la obtención de los terrenos de la nueva estación y de la plataforma para la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona, tramitación de los proyectos constructivos y adjudicación de las obras. Cuarto, definición y concreción de las alternativas de conexión con la "Y" vasca y con Plasencia de Jalón, esta en la Comunidad Autónoma de Aragón. Quinto, estudiar la mejora de la red actual externa a la plataforma en construcción con la posibilidad de implantar un tercer hilo para adelantar su funcionalidad. Estamos trabajando ya con el Ministerio en la actualización y refundido de los documentos de colaboración suscritos con un nuevo calendario temporal, en la unificación de procedimientos de actuación, hasta ahora planteadas para proceder con uno único, con una regulación unitaria que mejore la coordinación y agilice los procesos, el replanteamiento del diseño de algunos tramos y la mejora de la red actual y la conexión que precisa Volkswagen para su fábrica.

El tercer programa al que me voy a referir lo hemos denominado "Fomento de la Vivienda y de las Actuaciones Residenciales". Para empezar este apartado dedicado a la vivienda voy a resumirles el contexto en el que nos desenvolvemos, siquiera sucintamente. Empiezo por decir que la crisis ha afectado de modo radical a la demanda de vivienda en compra, ni siquiera la vivienda protegida se libra de este fenómeno, ni en la comarca de Pamplona. La crisis financiera ha restringido el crédito tanto a promotores como a compradores. Las entidades financieras han adquirido un stock de viviendas y de suelo que necesitan eliminar para aliviar sus balances y por ello entran en competencia con las empresas del sector y con los particulares. Si bien ha aumentado la demanda teórica de alquiler, paralelamente se están incrementando las situaciones de impago de rentas y las vacantes en las promociones protegibles.

Visto este panorama, que como digo es muy resumido, nos planteamos una serie de estrategias para atravesar esta coyuntura. Estas estrategias deben debatirse y consensuarse con los sectores más directamente afectados, por lo que su enunciado en esta comparecencia se hace con las debidas reservas de prudencia y anticipando un debate que consideramos necesario producir. Primera, promover y apoyar económicamente la mejora y adecuación del parque de vivienda existente, lo que viene a denominarse rehabilitación en términos genéricos. En la pasada legislatura y como medida anticíclica se produjo un aumento muy sustancial de las ayudas de rehabilitación. Estas ayudas generaron un gasto no compensado adecuadamente mediante una dotación presupuestaria suficiente. Como consecuencia mi antecesor en el cargo tuvo que abordar una reforma del régimen de ayudas que pretendía establecer una mayor racionalidad y, por lo tanto, procurar que las disposiciones que se preveían iban a poder disponerse pudieran ser suficientes para resolver un régimen de ayudas razonable. En esta legislatura nos proponemos seguir tramitando esta reforma, pero añadiendo algunas modificaciones sustanciales. Estas modificaciones se basan en que la coyuntura que atravesamos no va a ser muy exigente en cuanto a la demanda de ayudas para la compra de viviendas y que, por lo tanto, podemos trasvasar fondos que en otro caso se destinarían a este tipo de ayudas a apoyar la rehabilitación. Esta estrategia además se va a apoyar en una serie de acciones. La primera la implantación en Navarra de la Inspección Técnica de Edificios o ITE. Esta Inspección Técnica de Edificios se deriva de un real decreto aprobado hace algo más de un año en el Estado y que es de obligado cumplimiento para todas las comunidades autónomas. En Navarra todavía no se ha implantado. Esta normativa va a afectar a edificios de más de cincuenta años, primeramente en Pamplona y Tudela, y luego se extenderá progresivamente al resto de la Comunidad Foral. Esta inspección comprenderá el estudio

del estado de seguridad, salubridad, accesibilidad y ornato junto con la certificación energética de las viviendas. El proceso se desarrollará en tres fases: primero, los informes de inspección, en los que se detectará la situación del estado de los edificios y sus deficiencias, esta es la fase es a la que se refiere el próximo decreto foral regulador; posteriormente si de esos informes resultan situaciones negativas serán exigibles algunos proyectos de obras de mejora en el que se deberán proponer las soluciones técnicas para dichas deficiencias; esas obras se deberán ejecutar debidamente apoyadas técnica y económicamente por la Administración Foral en el contexto de la protección de rehabilitación de viviendas. Las necesidades que se detecten en la ITE deberán ser abordadas por los propietarios ya que se refieren a aspectos tan básicos como la estabilidad de las construcciones, los defectos de deterioro de cubiertas y de instalaciones básicas en la vivienda. Se consideran, por lo tanto, primordiales. Segundo, aprobación de una nueva propuesta de reforma del Decreto Foral de Actuaciones Protegibles de Vivienda. El nuevo decreto que vamos a tramitar y que indudablemente se apoya en el anterior propone un nivel que entendemos digno y eficaz de ayudas a la rehabilitación de viviendas mejorando las que figuraban en el borrador de marzo de dicho decreto. Tomando este como base, por lo tanto, proponemos algunas mejoras que estimamos son viables hoy desde el punto de vista de su sostenimiento económico en este momento. Por ejemplo, pretendemos subir el límite de subvención por vivienda, que el citado borrador estableció en cuatro mil euros, para mejorarlo sustancialmente en una cantidad que podría estar en torno a los diez mil y mejorar el nivel de ayudas en las áreas de rehabilitación preferente. Queremos introducir la ayuda a la mejora del aislamiento en la envolvente de los edificios que contribuirá a que los particulares y el país, nuestra región en este caso, ahorre energía en los próximos años, cuando es previsible que se encarezca el precio de los combustibles. Racionalizar las ayudas a la mejora de la accesibilidad para ayudar a quien lo necesita en función de su nivel de renta.

La segunda medida que abordamos en el programa es el fomento de la vivienda protegida en régimen de venta. Nos estamos planteando en ese sentido algunas medidas para facilitar el acceso a la compra y a la vez generar una mayor actividad en el sector que facilite la subsistencia de las empresas en esta difícil coyuntura. En este sentido, y con la cautela de que estas medidas requieren un previo consenso con los sectores implicados, con los que se deberá alcanzar un pacto por la vivienda, podemos referir las siguientes. La primera, recuperar la tipología de vivienda de protección oficial de régimen especial. Esta tipología, ya desaparecida en nuestro ordenamiento, tendría un menor precio de salida que la actual VPO que podríamos cifrar en el entorno de un 10 por ciento. Otra ventaja añadida para el ciudadano sería que el IVA aplicable a la misma pasaría a partir del año que viene, 2013, a ser el 4 por ciento en lugar del 10 por ciento que le va a corresponder a la VPO. Ello supondrá una reducción del precio final, IVA incluido, que paga el ciudadano, en un 15 por ciento a partir de dicha fecha. La segunda medida será posibilitar que las promociones de VPO actuales se puedan calificar en este nuevo tipo de régimen especial. Para ello aceptaríamos por un periodo transitorio, que podría ser de tres años, las repercusiones de suelo y urbanización que se admiten en la VPO. Con esta medida facilitaríamos a los promotores interesados la consolidación de sus valores hipotecarios de suelo y calificar sus promociones en un tipo más atractivo que, como digo, sería un 15 por ciento más económico. La tercera, posibilitar que las promociones de VPT, de vivienda de precio tasado actuales, se puedan calificar de VPO. Para ello, al igual que en el caso anterior, aceptaríamos por un periodo transitorio también de tres años las repercusiones de suelo y urbanización que se admiten en la VPT. Con esta medida lograríamos un efecto similar al anterior.

Otro punto de este programa sería dinamizar el mercado de alquiler sin generar costes inasumibles para la Administración Foral. Como ustedes saben, este año se eliminaron las ayudas directas a la promoción de alquiler por agentes privados dado que los costes que generaban para las cuentas públicas eran inasumibles, representaban un 23 por ciento del valor en venta de dichas promociones. Ello ha paralizado, lógicamente, la presentación de expedientes pero, sin embargo, entendemos que la demanda de viviendas en régimen de alquiler exige algún planteamiento alternativo. Para ello proponemos dos tipos de medidas. Ya está implantada la posibilidad de que los promotores puedan pasar a alquiler viviendas pendientes de venta. Ahora nos planteamos la posibilidad de que estas viviendas pendientes de venta se puedan enajenar, todas aquellas que no se hayan vendido dentro de una promoción, a sociedades anónimas cotizadas de inversión en el mercado inmobiliario, conocidas por SOCIMI. La ventaja de una medida como esta estriba en poder movilizar viviendas que no se venden en este momento hacia el sector del alquiler utilizando para ello sociedades mercantiles cuyo negocio se mueva con perspectivas de medio y largo plazo. La segunda medida sería la de utilizar el suelo de las reservas de dotación supramunicipal de los suelos urbanizables que existen actualmente, cediendo ese suelo a Nasuvinsa gratis para la promoción de vivienda en alquiler. La tercera gran medida es movilizar suelo

apto para promociones de vivienda protegida. El suelo calificado y urbanizado, totalmente urbanizado, es decir, disponible para edificar inmediatamente en vivienda protegida en la comarca de Pamplona está siendo consumido en estos años, dado que la vivienda libre resulta muy difícil de promover. A medio plazo existen varios planes que pueden ponerse en marcha, como por ejemplo la urbanización de Donapea, Cordovilla, Galar, con más de cinco mil viviendas, de las cuales cuatro mil son protegidas y de las que quinientas pasarían a ese banco foral de suelo público al que me he referido antes. En el caso de que se detectara un estrangulamiento en la cantidad de suelo urbanizado disponible para la promoción de estas viviendas, de viviendas protegidas, nos estamos planteando utilizar parte de las reservas de dotación supramunicipal de dichos suelos cediéndolas a promotores interesados para la promoción de viviendas en venta por un derecho de superficie a setenta y cinco años. Esta utilización debería hacerse con gran prudencia para no afectar al resto del mercado residencial ya que, por lógica y como aliciente a la venta de este tipo de viviendas, el precio al que debieran venderse sería más bajo incluso que las actuales, incluso que la nueva tipología que estamos proponiendo. Eso implicaría que si se realizaran en VPO o régimen especial su precio podría situarse en un 20 por ciento del actual VPO a partir de 2013, IVA incluido. No obstante, el diseño de esta operación requiere el estudio de distintos aspectos complejos que van desde el régimen de tributación fiscal de la cesión hasta elaborar una normativa reguladora de segundas y posteriores transmisiones habida cuenta de que se trata de derecho de superficie. Decirles que este suelo tiene una capacidad actual en la comarca de Pamplona para mil nuevas viviendas y que los nuevos planes, tanto Donapea como Camino de Santiago, van a incrementar sustancialmente esta dotación.

Dejando el programa de vivienda y entrando en el cuarto programa, "Mejora y Seguridad de la Red Viaria", les tengo que decir que en este apartado incluimos las acciones y las tareas que se refieren a la red viaria en su conservación, diseño y ejecución de obras, pero también otros apartados relacionados como son la cartografía o la coordinación en materia de seguridad. Empezando por la conservación de la red viaria, he de decir que se trata de una tarea en el que se consumen muchos recursos económicos para procurar garantizar la seguridad vial en los más de de tres mil kilómetros que componen la Red General de Carreteras de la Comunidad Foral. Estos planes se redactan de acuerdo con la Estrategia de Seguridad Vial que el Gobierno de Navarra viene aprobando con carácter plurianual. La escasez progresiva de recursos económicos viene, sin embargo, limitando mucho las cantidades que a nuestro juicio deberían dedicarse a estas tareas. Es por ello que para esta legislatura vamos a estudiar fórmulas que permitan generar ingresos adicionales que puedan destinarse a este tipo de acciones, dado que de otra forma deberemos limitar la prestación de los servicios actuales.

El segundo apartado a tratar es el de las obras de ejecución o a ejecutar referidas a vías de gran capacidad. La ejecución de las actuaciones a realizar se limita a dos de ellas. Por un lado, debemos atender las obras que están comprometidas en ejecución de conexión de la autopista A-12 con La Rioja, cuyos trabajos, como tuve la ocasión de señalarles la pasada semana o hace quince días, se prolongarán hasta 2015. Estas obras las ejecuta el Ministerio de Fomento y Navarra costea la parte que se ejecuta en su territorio. La otra gran conexión pendiente con el resto del Estado, la A-15 con la futura Madrid-Soria-Tudela, decirles que este proyecto ya ha sido redactado por el departamento en la parte que afecta a Navarra, pero dichas obras no se ejecutarán mientras el Ministerio no comience sus tramos desde Ágreda hasta el límite de la provincia con Navarra. Estas obras estamos pendientes de ver la programación que tienen en el PITVI, en el plan que va a presentar el Ministerio esta semana, creo, para conocer cuál es dicha programación.

En cuanto a obras relativas a la red de carreteras convencionales, empiezo a decirles que, de una lectura del III Plan Director de Carreteras de Navarra 2010-2018, nos hace ver que sus previsiones están desfasadas. Las limitaciones de recursos que el Departamento de Fomento ha experimentado en los últimos años, unida a una previsión de financiación que seguramente no consideró un escenario de crisis como el que vivimos, ha provocado que dicho plan deba revisarse en profundidad. Por eso considero necesario abordar urgentemente esta tarea para ajustar la planificación de carreteras a las posibilidades que hoy podemos advertir. Existe un gran número de proyectos, en una parte redactados o en tramitación, cuya ejecución estamos obligados a priorizar en un escenario de escasez de recursos, empezando por aquellos que son estrictamente necesarios por razones de seguridad. Hay que tener en cuenta que en pasados años se ha realizado un gran desarrollo de la red viaria de alta capacidad, me refiero a las autovías A-12 y A-21, cuya inversión en una gran parte no está todavía pagada ya que se han ejecutado mediante sistemas de concesión o peaje en la sombra. Asimismo se ha ejecutado la mejora de la N-121 A con características de carretera de altas prestaciones. La carga económica que resulta de las concesiones antes citadas y que previsiblemente se irá incrementando conforme se vayan concluyendo las conexiones con las regiones limítrofes,

por incremento de tráfico, limita mucho los recursos a destinar a nuevos proyectos.

No obstante, y en la medida en que la situación presupuestaria lo permita, se intentará acometer las siguientes obras. En cuanto a la red de interés general la prioridad y situación de los diferentes proyectos es la siguiente: PA-30, variante de Pamplona, variante Este, Olaz-Olloqui, se trata de obras de desdoblamiento de la ronda Este que están en informe de alegaciones; PA-30-Olloqui-Túneles de Ezkaba, igualmente en la misma ronda Este, están en información pública tras modificaciones introducidas en el proyecto inicial; rotonda de enlace Entremutilvas, el proyecto está redactado y aprobado y nuestra intención es ejecutarlo entre 2014 y 2015, y variante Tafalla Sur 1ª fase. En cuanto a la red local, los proyectos y su previsión son los siguientes. De alta prioridad hemos considerado que es la carretera Carcastillo-límite con Aragón, cuyo proyecto está en redacción. El mal estado de esta vía, en la que hemos tenido que limitar la velocidad para prevenir accidentes, aconseja adelantar las obras previstas en el Plan de Carreteras en 2015 para hacerlas en cuanto sea posible. La Mélida-Caparroso, el proyecto está redactado y al igual que la anterior hay que adelantar obras debido a su mal estado. Consideramos de prioridad media la reparación del puente de Liédena y la variante de Ororbia, y consideramos de baja prioridad, y estoy hablando solamente de proyectos que estamos manejando, la segunda fase de la variante Irurita-Elizondo, el puente de entrada de Elizondo, la mejora de la carretera Quinto Real-Magnesitas, túneles de Erro-Mezquíriz y túnel de Cilveti.

Dejando el apartado de obras, nos quedan dos cuestiones a tratar. Voy a tratar de ir con cierta velocidad porque el Presidente me lo exige. Cartografía, en la que simplemente quiero destacarles la calidad del trabajo realizado. Recientemente se ha dispuesto la Ortofotografía Rápida de 2012, el Mapa Oficial de Carreteras y el Catálogo General de Carreteras. Esta orto, en su versión definitiva, corregida, estará en el mes de diciembre, asimismo queremos seguir manteniendo la funcionalidad de la red geodésica activa de Navarra, que tiene una gran utilidad para proyectos, obras, agricultores, predicción meteorológica, etcétera.

En cuanto a seguridad, este Departamento participa con otras unidades de nuestra Administración y de la Administración del Estado en el ejercicio de procurar evitar al máximo los accidentes que se producen. Por eso hemos previsto recuperar las convocatorias de la Mesa de Tráfico, que ordinariamente y con periodicidad trimestral se venían realizando en la anterior legislatura y que desde hace más de un año no se han llevado a cabo.

Transporte y movilidad, el último programa. Empezaré abordando este apartado señalándoles que el transporte representa una actividad esencial en nuestra sociedad y además es un termómetro de dicha actividad. La Administración de la Comunidad Foral tiene la obligación de desarrollar políticas que fomenten un sistema de transporte eficiente tanto para personas como para mercancías. Dentro de ese programa tenemos una serie de objetivos prioritarios, el primero sería impulsar el sistema público de transporte de viajeros, que debe ser entendido como uno de los elementos vertebradores de nuestro territorio al mismo nivel de importancia que pueden tener las infraestructuras de comunicación. Resulta especialmente relevante dicha actuación en ámbitos geográficos en los que por sus específicas condiciones socioeconómicas el transporte público resulta un servicio básico para sus habitantes como medio para acceder a otros servicios básicos, sanidad, educación, etcétera. En el marco de este objetivo prioritario vamos a desarrollar las siguientes acciones prioritarias. En primer lugar, implantación del Plan Integral de Transporte Interurbano de Viajeros de la Comunidad Foral o PITNA. Este Plan define un nuevo mapa concesional de las líneas de transporte público de viajeros. Las actuales concesiones caducan o han caducado en 2012 y resulta necesario proceder de forma inmediata a su renovación, lo cual se producirá a lo largo de la presente legislatura. En este momento existen treinta y ocho concesiones que son operadores de unos cien autobuses y transportan anualmente casi tres millones de viajeros. El mantenimiento de estos servicios requiere en algunos casos de la financiación de los déficit reconocidos con objeto de mantener el servicio en zonas de Navarra que de otro modo quedarían sin servicio de transporte público. Otras cuestiones importantes que se van a añadir a la mejora del PITNA es el análisis conjunto de los servicios transporte regular y escolar. La experiencia de otras regiones demuestra que se pueden encontrar sinergias entre ambas tipologías de transporte que redundan en una mayor eficacia de los recursos públicos invertidos. Para ello se han iniciado los trabajos en los cuales intervendrán tanto el Departamento de Educación como el propio sector.

Segundo punto, el Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona. El Gobierno de Navarra, en virtud de la Ley Foral 8/1998, realiza un importante esfuerzo de financiación del transporte urbano de la comarca de Pamplona. El actual plan 2011-2012 debe ser renovado y, en ese sentido, se han tenido ya conversaciones con la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona para determinar los mecanismos que aseguren la sostenibilidad económica del servicio durante los próximos años, dado que la situación actual, en la

que el número de viajeros se reduce, está produciendo déficit que vienen a ser cubiertos con dineros extraordinarios de la Mancomunidad.

La tercera cuestión, el servicio público del taxi. El sector se enfrenta con una problemática parecida de aumento de costes propios y descenso del número de viajeros, por lo cual ha de ser estudiado y analizado conjuntamente con las administraciones competentes en esta materia y al igual que en la anterior ya se están teniendo contactos con la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, que como ustedes saben es la zona mayor que agrupa servicios de taxi para analizar las medidas a tomar en la presente legislatura.

La segunda gran línea de trabajo en la materia de transporte y movilidad es el impulso de las políticas de mejora de infraestructuras y condiciones del transporte público de mercancías y logística de Navarra. El transporte público de mercancías está sufriendo de forma directa las consecuencias del deterioro de la situación económica del país y del resto de Europa. El descenso de la actividad económica implica menor actividad de transporte, especialmente de carácter interno, y ello unido al drástico aumento de los costes, especialmente del combustible, hace que esta situación esté llegando a límites difíciles de soportar. Este descenso en la actividad también afecta a las actividades de logística, lo cual tiene consecuencia sobre las empresas y sobre el modelo territorial de desarrollo de la red de áreas logísticas de Navarra, incluso en centros logísticos ya consolidados como la Ciudad del Transporte de Pamplona. Es importante para nosotros el mantenimiento de un tejido empresarial del sector del tranporte y la logística como elemento para la competitividad del tejido industrial y productivo de la región. En algunas actividades productivas las cadenas de suministro y las operaciones de transporte y logística son fundamentales para asegurar su competitividad. La implantación y mantenimiento de la actividad industrial en Navarra está en buena parte condicionada a la existencia de infraestructuras eficientes, pero también al establecimiento de servicios competitivos de transporte y logística como operadores de dichas infraestructuras. En este sentido la función de la Administración es agilizar los procesos e impulsar políticas que permitan que Navarra disponga de dichas infraestructuras y cuente con un tejido empresarial potente que preste los servicios requeridos, para lo cual existen tres posibles medidas ya implantadas anteriormente: la revitalización del cluster de la logística y el transporte, el impulso del modelo territorial para el desarrollo de áreas logísticas, y que sin embargo ahora mimo no puede hacerse, pero entendemos que el desarrollo del ferrocarril le puede dar un nuevo impulso, habida cuenta de que el futuro del tráfico de mercancías es muy probable que se oriente hacia esta forma de transportar, así como por la situación geográfica privilegiada de Navarra, y finalmente, el impulso del nodo logístico intermodal de Pamplona en el que coincide que tenemos dos áreas logísticas muy próximas, apenas a cinco kilómetros, como son el centro logístico de Noáin, de Adif, y la Ciudad del Transporte, y esperamos que las sinergias entre ambas infraestructuras se puedan incentivar para aprovechar las condiciones que la situación de ambas tienen respectivamente. Es prioritario impulsar todas estas actuaciones contempladas en el convenio que se ha firmado de colaboración entre Adif y la Administración Foral para que de forma conjunta se avance en el plazo más breve posible en la construcción de este nodo intermodal.

En conclusión, señorías, y para terminar, tenemos por delante unos años claves con serias estrecheces presupuestarias pero no exentos de retos y tareas importantes. La superación de la crisis económica que vivimos no solo depende de nuestra tarea, tiene un alcance global, pero sí depende de nosotros cómo salimos de ella, si reforzados o débiles, en relación a nuestro entorno y si, por tanto, esa salida augura un futuro mejor. Considero que debemos asumir cuanto antes el escenario económico al que nos vemos obligados a encarar y trabajar con unidad, con ilusión, con optimismo y actuar con inteligencia, con ingenio y con responsabilidad para rentabilizar al máximo nuestros recursos.

Y en la idea de fomentar que está detrás de la denominación del Departamento que represento, animo a todos ustedes y a los ciudadanos a colaborar en el bien de esta Comunidad Foral, que ha sabido pasar, como demuestra la historia, por momentos duros, y salir adelante y para ello el Gobierno requiere de la ayuda y compromiso de la ciudadanía y de ustedes para conseguir que ese futuro sea mejor. Muchas gracias y me someto, tras esta intervención, a las preguntas que quieran formularme.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Entenderán que el Presidente ha sido lo más generoso posible con el Consejero para que pudiese explicar por entero sus programas y sus líneas de trabajo. Cada portavoz tendrá diez minutos para hacer la contestación oportuna. Si algún portavoz necesitase más estaré en la misma disposición. Por parte del Grupo Bildu Nafarroa, que es el primero de los grupos que tiene la palabra, señor Amezketa, cuando quiera.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias por su información, señor Consejero. Estamos en un Gobierno abierto, transparente y esperamos que participati-*

vo. Le aseguro que le hubiese agradecido más... Le agradezco la información que nos ha dado, pero le hubiese agradecido aún más que hubiésemos podido disponer de esa tan prolija información. Pero ya esperaremos a que esté transcrita en los Diarios de Sesiones y demás para poder hacerle el seguimiento.

Evidentemente, no hay posibilidades de tiempo de ir respondiendo a todas las cosas. Vamos a hacer algunas apreciaciones o matizaciones. La verdad es que yo creo que se sigue con la política que ha sido tradicional en lo que este Parlamentario conoce en este Departamento. Y venga programas, y venga programas, y venga programas pero, claro, cuando llega la hora de pedir explicaciones sobre la realización de los programas, amigo, el que no está terminado al cabo de cinco años es porque le faltan otros cinco o vaya usted a saber, ¿no?

Hemos hablando del tercer Plan de Carreteras. El tercer Plan de Carreteras la mitad del Plan es lo que no se había hecho en el segundo, para empezar, lo que a la finalización del segundo Plan no se había hecho. Pero bueno, vamos por partes.

Hay una novedad, que en este caso los compromisos, se advierte ya de que estarán en revisión permanente como consecuencia de la situación económica, es decir, no hay compromisos. No hay compromisos. Vale. Seguimos avanzando. Pues probablemente tenemos unos POT, unos planes de ordenación territorial, en cabeza del Estado, probablemente sea así, lo cierto es que las zonas de Navarra que estaban en despoblamiento hace veinte, treinta o cuarenta años siguen en la misma. Mire usted, casi todo el Pirineo, toda la zona subpirenaica. Se supone que los planes de ordenación territorial son para resolver y evitar y mejorar la capacidad de vida en zonas como esa.

Voy a ir en el mismo orden. Guenduláin. Después de comprar terreno de cebada a precio de..., ni digamos ya el qué, me parecido entender que una de las finalidades, digo entender, no digo palabras textuales suyas, es resolver los problemas económicos que puedan tener los promotores. Pues muy bien.

El siguiente era Echavacoiz. Sigo sin escuchar cómo y con qué dinero se va a financiar ese planeamiento.

Tren de alta velocidad, no quiero extenderme demasiado, para viajeros y para mercancías. Pues algunos estamos deseando saber y que se nos explique y que se nos demuestre que ese ferrocarril puede llevar y transportar mercancías. He dicho muchas veces que si ese medio de transporte tan costoso y oneroso fuese capaz de quitar el 30, 35 o el 40 por ciento del tráfico de carreteras, trasvasarlo al ferrocarril, que es en definitiva lo que pretende, lo que dice, lo que propone, lo que aconseja el libro blanco de la Comunidad Europea, probablemente tuviese sentido, pero nadie es capaz de decirnos, de garantizar que lo que se está haciendo en las condiciones técnicas en que se está haciendo va a poder llevar poco más que paquetitos pequeños. Hablamos de transporte de mercancías, pero de transporte de mercancías de todo tipo porque si no, lo que sí es cierto es que hasta ahora nadie ha visto, esto es como los grandes milagros, nadie ha visto un tren de alta velocidad en el Estado español que lleve detrás vagones de mercancías. Mientras tanto seguimos estando con las grandes dudas de las que nosotros nos estamos quejando hace mucho tiempo. Sigue siendo una construcción que va de ningún sitio a ninguna parte, nadie nos ha dicho, nadie nos pone calendarios y compromisos delante diciendo cuándo y cómo va a llegar hasta Castejón, ni cuándo, cómo ni por dónde va a salir de Echavacoiz, de Pamplona-Iruña. Pero yo esta mañana estaba revisando papeles y el 1 de octubre de 2003, hace nueve años, su antecesor, Consejera, decía en este Parlamento que "para 2005 el inicio de la construcción del AVE", por referirnos a eso de lo que estamos hablando. Seguimos, seguimos, seguimos en la misma. Decía más cosas, eh, de la Medinaceli-Soria ni le cuento. Y estoy hablando de hace nueve años. De la autovía de Jaca ni le cuento, también acaba en ninguna parte, como la de Logroño, por cierto, y ahora se demora aún más.

Decir que la situación económica, que ahora el tercer Plan de Carreteras no se tuvo en cuenta... Es del 2010, tuvieron mucho tiempo antes de elaborarlo, de tener en cuenta todo lo habido y por haber y, si yo mal no recuerdo, llevábamos ya dos o tres años de crisis económica. Asuman por lo menos los errores cometidos, asúmanlos, porque este no lo hizo mal el Parlamento, la parte del Parlamento que lo aprobó en todo caso, pero quien lo hizo mal fue fundamentalmente quien lo redactó.

Vivienda. Pues me he asustado, porque a lo mejor sí resulta que al final todo lo que hay que hacer después de las conversaciones, de los consensos y demás con el sector es lo que el sector diga que necesite. Rehabilitación. Pues ahí está muerto de risa, alguien se ha encargado de demostrar, personalmente me lo creo porque he tenido oportunidad de hacer bastantes números, de que las subvenciones que se destinan retornan en mayor importe a la Administración, retornan en mayor importe. Si se dan diez vuelven más de diez y además generan actividad, movimiento económico y algo que está siendo muy importante en estos momentos, la política que se está llevando está directamente influyendo en una mayor economía sumergida. La gente se ahorra por lo menos el 18 por ciento, ahora me parece que será el 21 por ciento del IVA. Y eso lo saben ustedes perfecta-

mente porque se lo han dicho desde los constructores, los colegios, en fin, todo el mundo. Rehabilitación, cuando tengamos en la mano el nuevo decreto podremos opinar con mayor exactitud sobre las propuestas que ustedes vayan a hacer.

Vivienda protegida en venta, con mucha insistencia. Ya sé que también se ha hablado algo del alquiler, pero se ha dicho una cosa muy curiosa, alquiler sin costo para la Administración. Como algunos estamos diciendo, el mercado está diciendo, todo el mundo está diciendo que el precio de la VPO está muy por encima del precio de mercado de una vivienda similar no catalogada como VPO actualmente pues ya hemos descubierto la piedra filosofal, hacemos otra VPO más pequeña, más reducida, con menores costos y ya hemos descubierto el 15 por ciento de ahorro en ellas. Perfecto.

Alquiler sin costo para la Administración y, claro, como no hay dinero para invertir pues olvídense ustedes de que hagamos viviendas de alquiler, que cuestan el mismo dinero que las otras de inversión, y el retorno es muy lento y en estas condiciones imposible.

Si esto no es una perfecta persecución del Estado social de derecho pues que alguien me lo explique porque yo no lo entiendo de otra forma. Y seguimos con el concepto de suelo como gran negocio. Eso sí, el suelo que siga siendo gran negocio. Pues no, si queremos resolver problemas de este tipo habrá que hacer algo serio sobre el suelo para que no sea el gran negocio, sino que sea no el elemento fundamental del costo de una vivienda, como es en estos momentos, sin ningún sentido y sin ninguna razón por cierto.

Y como la red viaria tiene mucho costo, pues ya está clara la deducción, mucho recorte…

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Señor Amezketa, me va a disculpar. Simplemente le digo que lleva agotados diez minutos. Un par de minutos más...*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *De acuerdo. Terminaré. Ya el Consejero anterior nos dijo que no había ni para parcheo. Una cosa que no he escuchado a la que se hubiese referido. Sumbilla. En Sumbilla hay un problema que ha ocasionado ya unos cuantos muertos, hay un expreso compromiso del anterior Presidente del Gobierno y está de una forma expresa introducido en cómo hay que hacer esa variante de acceso al pueblo, mejor dicho, no variante sino accesos en el Plan de Carreteras. Hombre, ya sé que ya no está de Presidente el señor Sanz, que es el que se comprometió, entre otras cosas, pero no quisiera pensar que alguien le está pasando la factura. Como no está él, ya no hay. Pero, claro, mientras tanto lo que sí está habiendo ya sabe usted lo que es, creo que era en el mes de agosto cuando ya se había sobrepasado el número de muertos en accidente en carretera de todo el ejercicio pasado.*

Termino. Transporte y movilidad. Pues, efectivamente, yo por ahí tenía apuntado qué va a pasar cuando al 31 de diciembre, creo que es al 31 de diciembre, terminen prácticamente todas las concesiones de líneas de viajeros porque es que creo recordar que se habían ido buscando unas fechas de finalización para, en función de los planes de movilidad, que ya para entonces tendrían que estar, intentar que todo eso se ensamblase. Para el 31 de diciembre faltan dos meses y medio o tres. Ya veremos.

Y la defensa que usted ha hecho del transporte público, que le aseguro que me ha encantado la defensa que ha hecho, le voy a decir que es la que llevamos haciendo siempre, por lo menos la mayoría de los grupos de la oposición y además es la que propugnamos y la que exigimos al Gobierno y seguimos estando en la necesidad de propugnarla y exigirla. Como ha habido una coincidencia, repito, tan absoluta, vamos a esperar que al final de esta legislatura estemos todos encantados del resultado y no tengamos ya que exigir una política de transporte público que resuelva los problemas actuales.

Como lo último han sido las áreas logísticas, esto ya es una pregunta porque algo me estaba sonando por algún oído. ¿Hay problemas financieros de entidad en estos momentos en los organismos firmemente constituidos como pudieran ser, a lo mejor, la Ciudad del Transporte de Pamplona? Muchas gracias, señor Presidente, termino.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezketa. Por parte del grupo Popular, tiene la palabra su portavoz, señor Villanueva. Cuando quiera.*

SR. VILLANUEVA CRUZ: *Gracias de nuevo, señor Presidente, y gracias de nuevo al Consejero por las explicaciones que ha facilitado. Voy a intentar ser breve, probablemente no vaya además en el mismo orden en el cual ha desarrollado su intervención el señor Zarraluqui. No obstante, me gustaría hacer hincapié en alguna de las cuestiones a las que usted se ha referido y que para este grupo, para este Partido Popular de Navarra, son fundamentales.*

En primer lugar, sí le quiero trasladar, como ya conoce usted perfectamente, la mejor de las disposiciones que tiene este grupo y este partido para avanzar en el trabajo conjunto y en la colaboración institucional desde la lealtad y en la medida en que nosotros podamos contribuir, puesto que somos, evidentemente, partido de gobierno en el resto de España y, por lo tanto también en Navarra, en lo que toca a la dimensión nacional, le ofrecemos toda nuestra colaboración y ayuda en

la interlocución que sea menester para llevar adelante aquellas cuestiones que para Navarra son prioridades.

Prioridad para nosotros es la alta velocidad, el desarrollo de la alta velocidad. Efectivamente es un asunto que suscita muchas dudas, ha suscitado controversia y suscita en algunos grupos políticos una evidente oposición que nosotros no compartimos. Nos parece, lo hemos mantenido aquí y lo volvemos a repetir ahora, que es un proyecto absolutamente necesario para Navarra, Navarra no puede permitirse de nuevo quedar desconectada del resto de Europa, no podemos cometer los errores históricos que se cometieron en siglos pasados y, por lo tanto, tiene todo nuestro apoyo para llevar adelante este proyecto en la parte que a Navarra le corresponde y, evidentemente, también nuestro empuje irá orientado, irá encaminado a conseguir que el Estado cumpla con lo pactado por Navarra. Por cierto, tengo que hacer un breve recordatorio, el plan firmado en su día por el que fuera Ministro de Obras Públicas, Álvarez Cascos, recogía unos plazos y unas fórmulas de colaboración con Navarra radicalmente distintas a las que luego propusieron, y se aceptaron por parte del Gobierno de Navarra, los gobiernos socialistas de Rodríguez Zapatero. Por lo tanto, creo que aquí, cuando se alude a los retrasos también hay que poner el acento en los responsables de que determinadas cuestiones de la alta velocidad, en definitiva, de la propia construcción de la infraestructura no se hayan llevado a cabo y sabe usted que nosotros en su momento criticamos los protocolos, convenios, acuerdos, llámelo como quiera, que por parte del Gobierno de Navarra se suscribieron con el Gobierno central porque nos parecía que fundamentalmente desnaturalizaba aquello que había sido una especie de tradición y era aprovechar las ventajas del Convenio para poder financiar las obras de una manera adecuada y que Navarra soportara de mejor manera la carga financiera de esta infraestructura. En su momento no se entendió así, nosotros lo criticamos, la realidad es que ahora hay unos convenios y unos protocolos suscritos y también le digo que nosotros, en la medida de lo posible, haremos por que en la reformulación de esos protocolos y esos convenios se consiga la mayor de las ventajas, entrecomillo la expresión, para Navarra y para sus ciudadanos.

Quiero referirme también al asunto de la vivienda. Esperamos a tener el nuevo decreto que van a proponer ustedes para poder opinar con mejor juicio sobre algunas de las cuestiones que usted ha enumerado. Sí quiero resaltar la importancia de poner en marcha o de aplicar ya en Navarra el ITE. Los edificios no son unos entes que no precisen mantenimiento ni dedicación ni ocupación ni preocupación. Los edificios tienen unos requerimientos técnicos que deben ser cumplidos y que deben ser atendidos y en otros lugares de España ya se está realizando y ya se aplica el ITE y nos parece que la rehabilitación no es solo destinar unos dineros a unas ayudas, a unas subvenciones, sino también hay una parte importante que es la de la obligatoriedad en el mantenimiento y la conservación de los edificios y la de la prevención antes de llegar precisamente a la rehabilitación o conjuntamente con la rehabilitación. Por lo tanto es algo que esperábamos desde hace tiempo y nos alegra ciertamente que lo vayan a poner en marcha.

Tengo que decir, lo hemos hablado incluso ya en alguna intervención parlamentaria en el tiempo que usted es Consejero, que la VPO tiene un evidente problema en Navarra, nos parece muy importante que no se deje de lado a la iniciativa privada en este asunto porque sin la iniciativa privada no va a ser posible llevar adelante las modificaciones que sean oportunas y que son necesarias a nuestro juicio en la VPO. Ya le dije a usted una vez en el Pleno que además de las soluciones, usted hoy ha avanzado algunas, hay que hacer unos esfuerzos importantes también a la hora de hablar de la tipología de la vivienda. Insisto, no son las mismas necesidades sociales, familiares y económicas las que tenemos hoy en día en nuestra sociedad que las que había hace veinte, veinticinco o treinta años y, por lo tanto, yo creo que el departamento debería hacer un esfuerzo importante en avanzar, en imaginar o en programar distintas tipologías. En cualquier caso nos parece bien, si el decreto finalmente lo recoge, que haya la posibilidad de calificar como viviendas de tipología de régimen especial viviendas que hoy en día no están catalogadas de esa manera puesto que, efectivamente, esa tipología ahora mismo no existe y nos parece, insisto, correcto que se pueda aplicar a viviendas ya existentes porque alguna salida hay que darle también a la iniciativa privada cuando la iniciativa privada ha adquirido un compromiso, evidentemente hay una parte de negocio, como no puede ser de otra manera, pero también hay un compromiso social a la hora de promover este tipo de vivienda y tendremos en cualquier caso también el problema que llevamos arrastrando desde hace tiempo y es el acceso al crédito por parte de aquellas personas que resultan adjudicatarias de vivienda y que desgraciadamente y que pase a cumplir con los requisitos que establece el Gobierno de Navarra se encuentran con la realidad de que luego las entidades financieras, las entidades bancarias, no otorgan el crédito correspondiente. Por lo tanto ese es otro reto al cual me gustaría hacer especial hincapié y que tienen ustedes la posibilidad, o al menos la obligación, de intentar resolver.

Se ha hablado aquí de los desarrollos, de los PSIS, de los planes de ordenación territorial...

Mire, simplemente tres cuestiones muy concretas. Respecto de Guenduláin, el Partido Popular, cuando se llevó adelante el asunto de Guenduláin, era un partido extraparlamentario, en aquel momento nos manifestamos en contra de Guenduláin y yo le digo que en este momento la posición es exactamente la misma. No nos gustó Guenduláin entonces por diversas consideraciones en las que ahora no voy a entrar, principalmente por falta de tiempo, y no nos gusta ahora. Ahora bien, comprendo perfectamente cuando dice usted que la responsabilidad institucional les obliga a dar una salida para cumplir con los compromisos que en su momento se adquirieron. En eso estoy totalmente de acuerdo porque hay una cuestión de seguridad jurídica que hay que solventar, y de compromiso, pero ni nos gustó entonces ni nos gusta ahora. No es el modelo ni las formas ni el modo de hacer determinadas cosas.

Y con el asunto de los PSIS, puesto que se ha visto en este Parlamento y todavía nadie lo ha puesto encima de la mesa, yo sí le digo que adelante con Donapea, con lo que tengan que hacer y que, evidentemente, el PSIS es un instrumento que está a disposición del Gobierno y, por lo tanto, absolutamente legitimado para que desde el Gobierno se utilice y se emplee respetando lo que marca el ordenamiento de la manera que considere oportuno quien puede hacerlo, que en este caso son ustedes.

Respecto del transporte, tuvimos una intervención verdaderamente sorprendente hace unos meses por parte del anterior Consejero donde vino a hablarnos sobre cuál era la situación del transporte público en Navarra, sobre el PITNA, y la verdad es que todos nos quedamos bastante sorprendidos. Principalmente porque, además de dejar en muy mal lugar a la que había sido la anterior Consejera, lo cierto es que se nos anunció un nuevo plan, diagnósticos, estudios, informes, en definitiva, se nos trasladó la necesidad de rehacer prácticamente todo, pero con un problema de difícil resolución, o al menos, que compromete legalmente a este Gobierno y es que las concesiones ya caducaron, ya se prorrogaron, no estamos en la primera prórroga, ya se prorrogaron y luego buscando un vericueto en la legislación comunitaria, que es la que obliga, ha habido ahí un plazo de gracia pero, en cualquier caso, es algo que deben ustedes resolver de manera inmediata y yo aquí sí le haría una pregunta: si tan mal se lo encontraron sus antecesores, si puede usted decir cómo se lo han encontrado ustedes ahora, más que nada por saber si hemos avanzado algo o no hemos avanzado absolutamente nada o debemos temer nuevas prórrogas o lo que sea en este asunto, pero en cualquier caso sí es un asunto que para nosotros tiene también importancia porque, evidentemente, el transporte público tiene unas dimensiones que para una sociedad son relevantes.

Plan de Carreteras, conservación de las mismas, estrategia vial, seguridad. Hoy hemos tenido la comparecencia del Consejero de Interior, hemos presentado ante esa Consejería diversas iniciativas pero, evidentemente, yo creo que la Consejería que usted dirige tiene también algo que decir. Es evidente que en la Estrategia de Seguridad Vial tiene mucho que ver también el estado de conservación de las carreteras. Como decía el señor Amezketa hace unos minutos, el anterior Consejero dijo literalmente que no había dinero ni para parchear, por lo tanto, las prioridades en el presupuesto creo que las comprendemos todos, pero algunas quizás no se adviertan como prioridades en un momento inicial y al cabo del tiempo se demuestran que eran cuestiones vitales antes que otras a la vista de los resultados. Por lo tanto, yo creo que aquí también deberían ustedes hacer algún esfuerzo.

Esto era básicamente lo que le quería decir a usted. Insisto, tiene la colaboración de este partido y de este grupo para avanzar por el progreso de Navarra en todo lo que podamos, le garantizamos también la interlocución leal con el Gobierno de España en la medida de nuestras posibilidades, que algunas son, y simplemente mucho ánimo y mucho acierto en su trabajo porque en ese acierto nos la jugamos todos. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Villanueva. Por parte del grupo socialista tiene la palabra la señora Esporrín. Cuando quiera.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias, Presidente, y también le quiero agradecer al señor Consejero toda la amplia y profusa explicación que nos ha dado sobre las líneas de actuación que tiene previstas en su Departamento. Pero también quiero decirle que, además de que la música nos suena a conocida, quitada alguna innovación que parece que usted quiere presentar en el tema de vivienda al que ya nos referiremos con posterioridad, es verdad que la mayoría de las actuaciones que ha planteado ya hemos hablado de ellas en reiteradas ocasiones en esta Comisión, o sea que no es que nos parezcan novedosas, lamentándolo mucho, pero quiero decir que tiene un margen de confianza lo tiene y todavía tendría más confianza si todas estas previsiones que nos ha hecho vinieran acompañadas de una línea presupuestaria que ahora mismo desconocemos. Porque podemos hacer una serie de previsiones como las que ha hecho, o más, pero si esto a la hora de llevarlas a cabo no tenemos una dotación presupuestaria pues efectivamente nada podemos hacer al respecto. En ese sentido, yo creo que le podremos hacer dos evaluaciones, una muy pronto va a ser, y*

va a ser cuando lleguen los próximos Presupuestos. En los próximos Presupuestos veremos el dinero que usted ha podido dedicar, o le han permitido o ha consensuado, o como sea, pero en cuanto a las partidas presupuestarias que lleguen a la Comisión del Parlamento para aprobar o no en ese posible Presupuesto pues veremos realmente si todas estas acciones previstas ya conocidas, como digo, se van a llevar a cabo o son palabras que se lleva el viento y que al final de la legislatura, como tendremos las palabras del acta recogidas, pues efectivamente las podremos, en un segundo análisis, comprobar si se han llevado a cabo o no.

Por mencionar alguno de los temas que usted ha nombrado, quiero decirle que en cuanto a ordenación del territorio, excepto la concreción que ha hecho del eje del Ebro y poco más, nos suena bastante a generalidades, siento decírselo. En cuanto al PSIS de Guenduláin, que dice que no se han adjudicado los aprovechamientos y parece que tiene intención de hacerlo, sí que me gustaría si nos los puede concretar un poco más cómo se van a poder dar estos aprovechamientos que, efectivamente, están pendientes, y no por culpa de las personas, las sociedades o las empresas que haya comprado estos terrenos ante unas propuestas que el Gobierno de Navarra hizo.

Nos preocupa también que usted hable de proyectos urbanísticos fuera de la ciudad cuando en realidad nuestra visión debe ser en conjunto, por supuesto, de toda Navarra, pero como ciudad entendemos que para dar unos servicios adecuados lo mejor es cerrar la ciudad, rematarla en cuanto a los terrenos y las edificaciones que tenemos pendientes. Por ejemplo, el Soto de Lezkairu, ahí está todavía como a medias, y entonces pensar en urbanizaciones más lejanas nos parece que luego nos crea unos problemas de movilidad, de falta de sostenibilidad y de incremento de problemas para los desplazamientos que si rematamos la ciudad que está realmente establecida nos parece mucho más útil y mejor para una mejor calidad de vida, sobre todo, ¿no? Por eso también nos llama la atención la previsión de Donapea, que sabemos que es un PSIS que está ahí y que al final se hará, pero sí que nos parece que antes se debiera recoser la ciudad, incluso por nuestra parte yo considero lógico que se dé más prioridad a todos los terrenos relacionados con la nueva estación de tren de Echavacoiz, hacer esta zona antes que, por ejemplo, otras que quedan más distantes.

En cuanto al ferrocarril, me llaman fundamentalmente varios aspectos la atención. Usted habla de que hay que actualizar convenios, unificar en un único convenio, etcétera, y nos llama la atención que el Consejero anterior, el señor Astiz, ya tenía previsto hacer un cronograma de obras y ya lo tenía cerrado con el Ministerio. Nos gustaría saber si usted ha hecho algo nuevo al respecto o, sin más, se atiene a lo que ya estaba hecho.

Y en este sentido también le quiero decir al señor Villanueva que me sorprende tremendamente que nos critique al Gobierno socialista que lo único que ha hecho ha sido gestionar, actualizar y modernizar un proyecto de tren de altas prestaciones que ustedes, efectivamente, en la época del señor Cascos y del señor Aznar, lo único que hicieron era programar un tren para pasajeros, cosa que desde luego en nuestra cabeza no cabe de ninguna manera por acortar un breve espacio de tiempo semejantes obras, sino que lógicamente, como debe ser, y creemos que es lo que necesita Navarra para el desarrollo comercial, industrial, etcétera, que es un tren para pasajeros y para mercancías, cosa que ustedes únicamente pensaban en pasajeros. La realidad es esa y entiendo que le duela, pero es que es así. Ese tipo de tren no lo apoyamos, pero desde luego nosotros el tren de altas prestaciones para pasajeros y para mercancías lo seguimos apoyando. En ese sentido hemos trabajado y vamos a seguir trabajando y apoyando esta infraestructura que consideramos vital para el futuro de Navarra.

En cuanto al programa que usted ha presentado de vivienda y actuaciones residenciales, sí que nos gustará estudiarlo más pormenorizadamente, pero sí que nos llama la atención que usted ya hace relación a un posible proyecto de nuevos precios de las viviendas protegidas especiales, la VPT que pase a VPO, si no me he confundido, pero me llama la atención que en este Parlamento se aprobó el que nos hicieran desde su departamento un estudio sobre el precio de la vivienda y posibles variaciones y esto, que yo tenga conocimiento, no ha llegado a esta Cámara. Era, efectivamente, antes de que usted entrara, pero poco tiempo antes. En ese sentido, sí que nos gustaría si saben, porque imagino que estos datos del nuevo precio de la vivienda de régimen especial y el paso de un tipo de viviendas a otro, etcétera, estarán basados en algunos estudios que sí que nos gustaría conocer también. Lo que sí queremos decir es que si conseguimos unas viviendas de menor precio, estupendo, pero vamos a estar también atentos a la calidad. No vamos a ir a unas viviendas de primera, de segunda y que, al final, por ser de un precio más económico, hagamos una infravivienda. En cualquier caso, el problema fundamental, y usted lo sabe, está en la financiación y creo que ahí es donde deberíamos trabajar en conseguir una financiación para las personas que quieran optar a comprar una vivienda porque es ahí donde está el problema fundamental.

Luego una cosa que me ha llamado la atención de su intervención, que están pensando en utilizar

suelos dotacionales para vivienda, por Nasuvinsa, o es lo que yo he entendido. Esto me preocupa porque entendemos que para que en un futuro haya calidad de vida en las nuevas áreas urbanísticas donde se van a establecer nuevas viviendas tienen que estar perfectamente planificadas con unos terrenos dotacionales adecuados, dónde va estar el centro de salud, dónde van a estar los colegios, dónde van a estar los parques, las plazas, y si ya hemos reservado esos terrenos para uso dotacional con una serie de fines y luego por una mejora en el aprovechamiento metemos vivienda, pues al final no vayamos a hacer un vivero de viviendas que luego no tengan expansión y vayamos a hacer una Milagrosa dos o algo parecido a estas alturas en las que nos encontramos que todo el mundo conoce cómo deben ser los desarrollos urbanísticos. Este tema realmente nos preocupa también.

En cuanto a la mejora de la red viaria coincido con usted en la necesidad de que se trabaje en esa materia, sobre todo para evitar accidentes. Y luego hay cosas también que nos llaman la atención, por ejemplo, que usted la ha mencionado también, la conexión de la A-12 con La Rioja, sabemos que era una propuesta del Gobierno y que quizás el Gobierno socialista no lo terminó en su debido momento pero, bueno, en la actualidad las obras están paradas y no siempre el Gobierno socialista tendrá responsabilidad de todo, el actual Gobierno tendrá la misma responsabilidad porque al final yo veo que esas obras se acabarán haciendo y las acabaremos pagando todos los navarros cuando le corresponde al Gobierno de la nación terminarlas. También la A-15-Soria-Madrid es algo que nos preocupa por el elevado tráfico que tiene esta vía, así como otras que usted ha previsto también.

También nos gustaría saber cómo están las obras del plan trienal para los ayuntamientos que dependan de su área, a ver si nos puede decir las que están pendientes. Hemos visto algunas de las prioridades que usted ha presentado, podemos coincidir más o menos, desde luego hay algunas con las que no coincidimos que sean de prioridad media, pero como para eso también vamos a hacer alguna pregunta al respecto ya se lo preguntaremos, pero quizás entiendo yo que las prioridades debieran estar relacionadas con la peligrosidad, por lo menos eso.

En cuanto a la movilidad y al transporte también recuerdo que el anterior Consejero nos hizo una exposición muy amplia de lo que era el PITNA, de todos los retrasos que iba teniendo y que, efectivamente, era necesario actualizarlo y también creó para mejorarlo una Sección de Modernización y Transporte Sostenible. Sí que nos gustaría conocer si la Sección de Modernización y Transporte Sostenible, utilizando las nuevas tecnologías, usted la va a mantener o considera que no es necesario.

En cuanto al transporte también nos preocupa el sector del taxi, el sector del taxi que está sufriendo mucho por la baja utilización que está teniendo en este momento y cómo podemos ayudar a este sector yo creo que también es importante porque cada caso es diferente, pero sí que hay aspectos en los que les podemos ayudar sin un excesivo gasto, como puede ser, cuando los coches están en buenas condiciones, ayudarles si están interesados en prolongar un par de años más la vida de ese coche o si tienen necesidad de comprar antes porque lo han utilizado mucho, ayudarles en la compra, o en los coches que son los eurotaxis para personas con discapacidad, que puedan tener más ayudas ya que hacen una gran labor y, efectivamente, son coches mucho más caros que el resto de los coches.

En cualquier caso decirle que hemos visto que tiene previsiones, que desde luego nuestro grupo va a trabajar en positivo, le deseamos muchos éxitos y, desde luego, vamos a trabajar porque entendemos que también su éxito será el éxito de toda Navarra. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Esporrín. A continuación, por parte del grupo de Unión del Pueblo Navarro tiene la palabra su portavoz, señora Castillo. Cuando quiera.*

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: *Gracias, señor Presidente. Buenas tardes a todos y especialmente al señor Consejero, a la señora Herce y al señor Marcén que le acompañan. Le agradezco, como no puede ser de otra manera, la exhaustiva y rigurosa exposición que nos ha brindado en esta comparecencia y la actitud que demuestra de trabajo y de realismo, señor Consejero.*

Realmente se va a encontrar esto otras veces, se lo dije creo que en la última de sus comparecencias también, porque verá cómo el señor Amezketa tampoco inventa nada nuevo. Lo que le ha fastidiado al señor Amezketa de su intervención no es tanto no haberla tenido antes para haber podido explicar, lo que le ha fastidiado es que usted haya acertado en el diagnóstico.

Esto ocurre como en los modelos económicos, en analogía, cuando se habla de que hay que apartar algo que no se puede decir porque es tóxico, me estará entendiendo el señor Longás porque lo domina mejor que yo, es esa idea anglosajona del too big to fail, demasiado grande para caer. Aquí ocurre lo mismo, han caído verdades como puños y entonces molestan. Los compromisos, dice usted señor Amezketa, que no se concretan, que hay muchos programas. Pero ¿cómo no va a

haberlos?, que estamos hablando de Fomento, de Ordenación del Territorio, que hay que planificar, que es una de las primeras actitudes que hay que demostrar ante la sociedad y ante la responsabilidad de gobierno que acomete esta área, pero es que además el Consejero le ha contestado que detrás de esos diagnósticos hay unas actuaciones muy concretas. Si no las ha tenido antes o al oírlo no se ha enterado realmente es una pena porque esperemos que a lo largo del desarrollo del programa de la Consejería así sea. Y usted dice que los compromisos no existen porque dependen de la situación económica. Pues claro que sí, que dependen de la situación económica, como cualquier compromiso. No, no, lo ha dicho usted señor Amezketa, como cualquier compromiso que parta de una actitud responsable, que es la actitud de gobierno. Dígannos ustedes de dónde detraemos partidas de Fomento para otro lado, o al contrario, dígannos cómo quitamos partidas de Bienestar Social, de Salud o de Educación para pasarlas a Fomento y entonces el señor Consejero podrá hacer muchísimas más cosas de las que quiere sin duda hacer, pero estamos donde estamos, es que parece que no pisamos suelo. Pero, en fin, señor Consejero, usted a lo suyo, a gobernar, que le juzgarán por los hechos y no por lo que aquí estemos debatiendo, que es lo que los ciudadanos hoy en día de verdad nos están reclamando, que no nos perdamos tanto en debates y que de verdad vayamos a las soluciones. Le pedirán cuentas al final de su trabajo y esperemos que los tiempos de equilibrio presupuestario lleguen en algún momento, pero por ahora son los que son y nos movemos en esa delgada línea roja y usted como responsable de una parte del Gobierno tiene que hacerlo y este grupo, obviamente, tiene que apoyarle. Desde luego que habrá que aplicar inteligencia, imaginación y, sobre todo, innovación e incluso algo de intuición, ya no le digo que femenina por no ser excluyente, pero intuición, algo que estoy segura que usted tiene de sobra. Cuando se ha oído la comparecencia ha quedado claro.

En cuanto a los programas que ha propuesto desarrollar, sí programas, señor Amezketa, porque se funciona así cuando se gobierna. En cuanto a los criterios de ordenación territorial urbanística la verdad es que la Ley 35/2002 y después la Estrategia del Modelo de Ocupación del Territorio con los POT facilita sin duda alguna el ir, como ya le dije en otra ocasión, de lo mayor a lo menor, y es como se debe actuar en urbanismo, es lo que creemos nosotros y es lo que el Gobierno está haciendo, por lo tanto nuestro apoyo.

Y pasamos a la acción. El primer Plan Director. Me van a permitir que personalice, pero no puedo obviar mi alegría de que comiencen con el POT número 5, que es el del eje del Ebro, por razones obvias, pero porque además creo, fundamentalmente, que el equilibrio territorial de verdad que pasaba porque esa segunda parte más importante de Navarra tuviera ese papel predominante.

Otras de las cuestiones a las que se ha referido usted en cuanto a la ordenación urbanística, como la zona de Guenduláin, el PSIS en concreto de Guenduláin, y también el del parque residencial del Camino de Santiago, obviamente son fundamentales, pero deben de ser abordados de una manera, como usted ha dicho, prudente, rigurosa y con seguridad jurídica, fundamentalmente la zona residencial del Camino de Santiago, por las complicaciones que tiene en cuanto a la estación del ferrocarril, su financiación, las diferentes cuestiones relativas a otras industrias que están instaladas, las dotaciones y las áreas residenciales, y le animamos a que supere todas estas dificultades, sin duda alguna, por medio de las reuniones del consorcio y del Ministerio de Fomento, que ya sabemos que se están produciendo y que se tienen que ir produciendo. Es que esto no es obra de un día, esto es obra importante y desde luego requiere más tiempo. Como todos ustedes saben, UPN aprueba y apuesta sin ningún tipo de duda por el tren de altas prestaciones, ojalá otras comunidades hubieran tenido la suerte que tenemos los navarros de ser considerados red básica transeuropea. ¿Ustedes creen que si lo hubiera conseguido Aragón o Cataluña no estarían tan contentos? Es que a veces realmente me vuelven otra vez a aquella discusión del Pleno de que ustedes quieren siempre el no por el no. Ahora es que están en elecciones, señor Consejero, eso también hay que tenerlo en cuenta, pero cuando no están en elecciones siempre es el no por el no, y luego protestan de todo, de que se hace el Canal de Navarra, la Autovía de Leizarán, para que Navarra no crezca, para que Navarra no resalte porque si resalta ese objetivo de anexión es mucho más difícil. Y no quería volver a eso porque dicen que nos repetimos y esas cosas, pero es que al final nos llevan siempre a lo mismo y nosotros tenemos que pensar en Navarra y el señor Consejero y el Gobierno tienen que tirar para adelante con lo que les ha tocado bregar, que es muy difícil, en las peores épocas, pero con retos importantísimos como este del que hemos hablado.

En cuanto a las cuestiones de vivienda, el análisis no ha podido ser mejor, usted ha sido muy claro, conoce muy bien el escenario, sabe perfectamente que ahora ha aumentado la demanda de alquiler frente a la venta porque es cierto que hay más dificultades de acceso a la financiación y también los modelos residenciales, sin ninguna duda, creemos que deben de ser cambiados. Pero es que usted ha dado con el quid que otras veces han compartido otros compañeros de esta Comisión, ha dado con la solución, que es la rehabilitación, la rehabitación de las ciudades, es que lo está

haciendo toda Europa, es que lo tienen hacer todos los gobiernos responsables, hay que volver a mirar dentro y a revalorizar lo que tenemos. Todas las medidas que usted ha propuesto y que mejoran el Decreto Foral de Actuaciones Protegibles que empezó el anterior Consejero son claves: la subida del límite de subvención de cuatro miel a diez mil euros, la preeminencia de las ZIP o las Zonas de Área Preferente, la apuesta por la sostenibilidad y la eficiencia energética, el otorgamiento de ayudas según renta. Es que esto lo estaban pidiendo antes los señores de esta Comisión pero, en fin, parece que no hemos estado en la misma comparecencia.

Después, también es importante analizar la propuesta que usted hace y que sin duda alguna nosotros trabajaremos con el Gobierno para que así sea, el convertir las VPO, que así puedan hacerse, en régimen especial. Ahí está claro que va a haber una clara bajada y que, por lo tanto, ya no va a haber esa descompensación con la vivienda libre que, como usted ha calculado, sumándoles el IVA y demás, más del 15 por cien en ese caso y cuando, además, haya esa sucesiva reconversión de las diferentes tipologías en ese periodo transitorio que usted habla de tres años, se puede llegar incluso a tener un 20 por cien de bajada en el precio. ¿Pero qué más queremos? Ha sido usted muy claro.

En fin. Otra cuestión importante, la seguridad y la conservación de la red viaria. Obviamente, nosotros no tenemos ninguna dudad de que usted y su departamento llevan mucho tiempo trabajando. Tiene usted buena gente en el departamento, señor Consejero, y van a saber priorizar las necesidades de la vía que se esté tratando y la situación económica que tengan. Y usted ha dado ya unas actuaciones concretas por las que va a empezar, primera, segunda, tercera, cuarta… Entonces no sé qué se pretende aparte de esa concreción, si no es la crítica por la crítica, como he dicho. Y reconocer que en Navarra ya hace mucho tiempo que se lleva diciendo que las vías de gran capacidad podemos presumir de ser la Comunidad Autónoma que tiene el mayor número de vías a menor distancia de cualquier ciudadano. Por decir algo más, pero es importante que esté muy atento, porque es algo que verdaderamente los ciudadanos valoran, los gestos en cuanto a la atención a las necesidades de las vías que no están en una situación correcta como debe de ser por la seguridad propia de la movilidad en el tráfico.

En cuanto al transporte y la movilidad, para terminar, es que lo ha dicho usted claro, hay que ser sinérgicos y no parasitarios, sí simbióticos y no parasitarios, -me están liando por ahí las risas- y optimizar los recursos porque realmente esa es la cuestión. Le queda ahí una ardua tarea, eso se lo reconozco, porque terminan las concesiones, hay que renovarlas, además hay que mejorar la conectividad de nuestra tierra por diferentes cuestiones que comenzaron a analizarse en otras comparecencias del anterior Consejero, como fue la utilización del taxi en algunas cuestiones en detrimento del autobús, pero en mejora de las perspectivas que los ciudadanos esperan…

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Señora Castillo, le informo que los diez minutos han pasado. Un par de minutos.*

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: *Termino, de verdad, en un segundo, o en dos. Entonces alabo esa apertura a las diferentes posibilidades que dan.*

En conclusión, le queda una ardua tarea, pero no dudamos que tendrá éxito y, como han dicho el resto de los que me han precedido en el uso de la palabra, su éxito será el de todos los navarros. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Castillo. Por parte del Grupo Nafarroa Bai, tiene la palabra su portavoz. Cuando quiera.*

SR. LONGÁS GARCÍA: *Gracias, señor Presidente. Señorías, arratsalde on. Señor Consejero; señor Marcén, señora Herce, bienvenidos a esta casa que es de todos y de todas. Aunque ha habido un momento que pensaba que quien comparecía era el señor Amezketa. Pero bueno… Y mientras que pensaba que comparecía el señor Amezketa he dicho voy a echarle un cable al señor Consejero pero, claro, después de la segunda parte de la intervención de la portavoz de UPN no me queda más remedio que ser un poco crítico porque si no nos vamos a ahogar aquí en merengue o en melaza.*

Hay unas cuantas cosas… Voy a seguir también el orden, voy a procurar también ser breve. Por seguir su esquema. Ordenación del territorio. Estrategia Territorial de Navarra. Plan de Ordenación del Territorio. Al parecer, creo que en febrero hubo una moción en la que UPN apoyó o propuso que se elaborara una Ley de Ordenación del Territorio y al parecer ha desaparecido eso de la agenda. Se aprobó por unanimidad además en febrero en el Parlamento. Ya lo ha dicho el señor Amezketa, la Estrategia Territorial de Navarra, al menos desde mi punto de vista, tenía unos fallos conceptuales y teóricos de partida muy fuertes, unas deficiencias muy fuertes y la prueba es que partía de un concepto que yo también entiendo que es erróneo y que va a favorecer la polarización, sobre todo en Pamplona, y de hecho lo que está pasando es lo mismo que lleva pasando en Navarra desde los años 60, un despoblamiento, un declive económico de amplias zonas, una incapacidad para elaborar estrategias que permitan la supervivencia económica de esas zonas, porque todo no puede ser trabajar en Pamplona y vivir no

sé dónde. La cuestión no es solo eso. Un enfoque discutible da lugar a unos resultados discutibles.

Los PSIS. El de Guenduláin, un despropósito. Yo creo que habría que ponerlo en los anales de cualquier revista científica de ordenación del territorio, de urbanismo y hasta de arquitectura. Un despropósito auténtico que, además, fíjese usted que hablando del plan residencial Camino de Santiago, es que Echavacoiz es tan desafortunado que hasta le roban los topónimos y las denominaciones, hasta ese punto está marginado Echavacoiz en lo que es Pamplona y hasta el Gobierno de Navarra. Usted ha reconocido que el PSIS de Echavacoiz cierra el desarrollo del continuo urbano de Pamplona y, de repente, se inventan una cosa allá, una verruga, ¿para cuántos miles de viviendas? Para dieciocho mil viviendas, alejado del continuo urbano de Pamplona, eso sí, resulta que el proyecto lo hace una empresa que, ¿cómo se llamaba aquello? Desarrollo Sostenible o algo así. No sé quién iba a sostener aquello, una auténtica barbaridad. El plan, el PSIS de Echavacoiz, algo construido también, nueve mil viviendas, construido, quiero decir el plan, sobre una burbuja inmobiliaria. El sector público es el primero y el que con más entusiasmo se apunta a la especulación inmobiliaria y, claro, se pincha la burbuja, se cae todo y ¿quién va a pagar la estación del tren? Igual al final ese tren de altas prestaciones termina siendo un carril-bici estupendo con pocas pendientes Pamplona-Castejón o igual cuando pase un tren a alta velocidad la bajarán un poco por Pamplona para que los pasajeros vayan saltando porque no habrá estación o alguna cosa así… Es todo un cúmulo de despropósitos… Como digo, no sabemos quién va a pagar la estación. Aquí hay una cuestión fundamental, hay que desligar lo que es Echavacoiz y sus planes, que ya digo que Echavacoiz padece una situación de marginamiento, de marginalidad, de marginación durante mucho tiempo y ahora están siendo paganos de ese pinchazo de la burbuja inmobiliaria y de toda esta historia porque eso aún va a retrasar más cualquier actuación sobre Echavacoiz y ya es hora de separar esas cosas.

No ha dicho nada de Salesianos, ¿qué partidas presupuestarias tiene Nasuvinsa para financiar la operación, si es que tiene alguna? Porque Salesianos si se hace en los plazos previstos de momento va a exigir el desembolso de como sesenta millones de euros. ¿Cómo se van a pagar? Porque eso cuenta como deuda pública a efectos de contabilidad nacional. No creo que Nasuvinsa tenga recursos como para eso. ¿Qué va a pasar con eso? De los ciento y poco millones de endeudamiento que se nos permite con esas consignas que con tanto ardor aceptan ustedes por parte del Gobierno del Estado, y teniendo en cuenta que se cumpla este año el endeudamiento máximo previsto que, al parecer, según ese mismo Estado que nos da información fidedigna, más fidedigna que la del Gobierno de Navarra, ya se ha rebasado, pero aún admitiendo eso, resulta que si se lleva a cabo la operación de Salesianos se va a comer la mayor parte o una parte significativa de la capacidad de endeudamiento para el próximo año. ¿Qué pasa con eso? Porque aquí hemos oído cosas muy vagas, planes, el Gobierno de Navarra tiene decenas de planes, decenas, y la inmensa mayoría están durmiendo el sueño de los justos arrumbados en algún cajón sin nadie que les haga caso, pero cuesta mucho dinero hacer esos planes. Eso también habría que investigarlo alguna vez. En Guenduláin hay por ahí ciento diez millones de euros que los financió Caja Navarra que no sabemos dónde están. Del tema de Donapea como ya hablamos vamos a dejar el apartado PSIS aquí.

Ferrocarriles. Dice usted que es primordial. Al final nos convencerán de que el TAP es de altas prestaciones porque los equipajes son mercancías. Terminaremos con un discurso de ese estilo. Hay mucho que hablar sobre eso, la propia Unión Europea no tiene definido, no está definido en qué consiste ese eje europeo, no está definido qué va a transportar, pero es que ustedes hacen trampa porque hablan de ferrocarril, apostamos por el ferrocarril y automáticamente se van al tren de alta velocidad, o a la alta velocidad ferroviaria. Y no es así, nosotros también apostamos por el ferrocarril, ¿por cuál? El más eficiente, el más sostenible, el más rentable social, ambiental y económicamente, que no es necesariamente el de alta velocidad. Y no vengan con que es que ustedes no quieren que Navarra vaya bien, ustedes no quieren el progreso de Navarra. Pues como Alemania que, como todo el mundo sabe, está plagada de líneas de alta velocidad, particularmente de mercancías, o como Estados Unidos, o como… Es que estar después de China, hombre, como al final y oyendo a la portavoz de UPN, el tamaño termina importando mucho y aquí hay una obsesión idiosincrásica en ser los primeros, bueno, no los primeros, pero sí los segundos después de China. ¿Es que todo el mundo se está equivocando? ¿Todo el mundo? Si se hunde el mundo, que se hunda, Navarra siempre p'alante. Es un buen argumento. Nosotros también apostamos por el ferrocarril, pero vamos a ser sensatos, y uno de los problemas que hay en este tema procede también de su Gobierno: no hay información. De esto ya se ha hablado, pero todavía estoy por ver un análisis coste-beneficio riguroso, con metodología contrastada, sobre ese proyecto, para el del Estado y para el de Navarra. Porque la señora Castillo decía que debíamos estar orgullosos de que nos metan en no sé qué corredor, pero si hay hasta en Cuenca y en Ciudad Real, y en Cuenca se sube una persona a la semana en ese tren. ¿Cuáles son las previsiones

anuales de viajeros para esa línea en Navarra? ¿Cuáles son? Vamos a ser serios, vamos a hacer cuentas. Si es una cuestión de cuentas, no entro en el tema conceptual de TAP sí, TAP no, es una cuestión de sensatez, de sentido común, hemos admitido un dogma y todo lo demás ya no importa, todo lo demás decae ante la solidez del dogma, por narices, por no decirlo de otra manera aún más idiosincrásica y desde luego muy navarra. Atender necesidades futuras, ¿qué necesidades? Conectarnos con redes europeas, ¿de qué? ¿de alta velocidad para mercancías? Pero si vamos a poder transportar mercancías de Cortes al puerto de Bilbao que, como todo el mundo sabe, hay un trasiego muy denso. Hay cuestiones… Está la cuestión, por un lado la plataforma, la red propiamente dicha, las conexiones, está todo sin definir y mientras tanto Navarra como le sobra el dinero derrochándolo. Ya se ha reconocido el coste financiero que va a suponer, vamos a ver primero cuándo va a poner Adif la red, la infraestructura y en qué condiciones. ¿Qué va a pasar si Adif se niega a devolver el dinero? Porque Adif no es el Estado, es otra historia. ¿Sabemos algo de eso? Si es que para cuando se haga todo esto el tren de alta velocidad estará obsoleto. En lo que estamos de acuerdo es que hay que mejorar, y mucho, la red existente y seguramente completarla.

Vivienda, lo mismo, perseverar en el error. Es todo estupendo si hacemos caso a la señora Castillo. Aquí no hay responsabilidad, no se han hecho nunca mal las cosas y perseveramos en el error. Con el tema del mercado de la vivienda yo no entiendo por qué es tan difícil entender lo que significa oferta y demanda y lo que pasa si fomentamos la demanda. Es tan sencillo como eso, en cualquier manual de introducción a la economía aparece. Pues en esto seguimos con lo mismo, seguimos fomentando la construcción, la vivienda en propiedad. Pero si el problema que hay ahora no es ya que sobren viviendas, es que las familias están sobreendeudadas, el grueso del problema económico que tenemos viene del sobreendeudamiento de las familias por la obsesión alimentada por el sector público con bastante irresponsabilidad por la vivienda en propiedad. Y resulta que en vez de hacer lectura de eso, de lo que se ha hecho mal, perseveramos en el error. El alquiler está solo para hacer enunciados pero luego, a la hora de la verdad, nada. Se proponen nuevas tipologías que no consisten más que en cambiar un poco algunos criterios, pero que al final de hecho no reducen el coste de los módulos y hace que en estos momentos la VPO en Navarra esté carísima, parece que es más un mecanismo para frenar la caída del precio de la vivienda que para facilitar el acceso a la vivienda y el problema es de acceso a la vivienda, no de acceso a la vivienda en propiedad. Esa es una cuestión que no es equiparable. Aquí hacen como con el ferrocarril, acceso a la vivienda es acceso a la vivienda en propiedad, pues no, y mientras no aprendamos eso no vamos a solucionar el problema. Además ahora ya quieren construir hasta en las plazas, algo que, por cierto, no es nuevo en Navarra porque lo hizo un alcalde de su partido en Egüés.

Al final la solución es construir más. Pero cómo va a ser construir más si nos salen las viviendas vacías por las orejas. Eso sí, la rehabilitación, pues claro que la apoyamos, y no solo como un instrumento de reactivación económica, que igual no es el más interesante, sino para contener un esquema de expansión urbana demencial, para facilitar esquemas de evolución mucho más sostenibles, también en el terreno energético, en el terreno ambiental, etcétera, y no desperdiciar un inmenso patrimonio que está construido y que por el funcionamiento perverso de una política de vivienda lleva a abandonarlo o a convertirlo en guetos. La rehabilitación es fundamental no solo como un elemento… Es que parece que su única concepción del mercado de la vivienda es como una actividad económica que crea mucho empleo muy deprisa y, claro, esto hay que convenirlo con los sectores afectados, y los sectores afectados son promotores y constructores. Está muy bien, si uno de los problemas que tenemos en Navarra es, además, que la planificación urbana la han hecho los promotores, que van con su portafolios, van a la Administración con su plan urbanístico y estupendo, es una dejación de responsabilidades completa.

Y tenemos un problema social, personas desahuciadas. ¿Qué pasa con las VPO que se queda el banco? ¿Se descalifican automáticamente? ¿Las puede vender el banco al precio que quiera? Ahí la Administración no hace ni dice nada, se llama a andana. Y hay un problema social de vivienda.

Sí, termino, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Gracias, señor Longás.*

SR. LONGÁS GARCÍA: *El tema de las carreteras. Se nos proponen tres o cuatro obras, tampoco gran cosa porque, claro, el Plan de Carreteras 2010-2018 se podrá prolongar hasta el 2100 porque al ritmo que vamos de hacer las obras… Ha hablado de obtener ingresos adicionales para financiar esas obras, ya me gustaría, si me puede aclarar qué ingresos adicionales son esos y de qué fuente. Usted dice: "el puente de Liédena, prioridad media". Resulta que en mayo se aprobó una modificación presupuestaria para cambiar, se pasaron 837.000 euros precisamente a la mejora de la red viaria-Plan de Carreteras porque su departamento hablaba de la necesidad urgente de rehabilitar el puente de Liédena para el paso de*

vehículos pesados, etcétera. No entiendo cómo una necesidad urgente al día siguiente pasa a ser una prioridad media, sobre todo cuando hablamos de infraestructuras que puedan estar en riesgo, en situación delicada, etcétera. Los túneles de Belate, ¿qué pasa con eso? Que no puede ser que las personas que deben utilizarlo con frecuencia se encuentren en esas circunstancias constantemente.

Ya por último, y termino, ha estado hablando de movilidad. Fíjese usted, ya en 2002 el Libro Blanco de la Unión Europea, el Libro Blanco del Transporte, que lo conocerá, ponía muchas pegas al concepto movilidad a favor del de accesibilidad, que conceptualmente tiene mucha más enjundia y permite contemplar todo el problema de una manera mucho más completa. Aquí seguimos hablando de movilidad sostenible y ya ahí hay un error de concepto que nos lleva a que las consecuencias que saquemos también sean erróneas, una carrera incesante para construir más y más infraestructuras para facilitar la movilidad y no es eso.

Ya se ha hablado aquí del problema de las concesiones. Ha hablando usted del Plan de la Comarca de Pamplona, el transporte público. A mí me parece que es una cuestión fundamental, se están perdiendo viajeros, pero es que los precios están subiendo sistemáticamente por encima del IPC cuando la situación social es la que es. Así nunca favoreceremos el transporte público y desde luego es un gasto enormemente rentable desde muchos puntos de vista porque la crisis económica y la dificultad para acceder a otros medios de transporte también termina por convertirse en un factor de exclusión social.

Como el señor Presidente ya se está poniendo nervioso…

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba):*Lleva aproximadamente siete minutos más que el resto de portavoces.*

SR. LONGÁS GARCÍA: *Bueno, no sé si a todo el mundo le ha contado igual el tiempo. Quisiera terminar con una pregunta: ¿realmente de cuánto dinero dispone para realizar todo este programa?*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Longás, pero se lo puedo certificar de mi puño y letra. A continuación tiene la palabra, por el grupo Izquierda-Ezkerra, el señor portavoz, señor Mauleón. Cuando quiera.*

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: *Eskerrik asko, Presidente jaunak, arratsalde on, guztioi. Gracias, señor Presidente. Buenas tardes a todos y a todas. En primer lugar, quiero darle la bienvenida al Consejo y a su equipo.*

Seis o siete cuestiones que le quería valorar y preguntar algunas de ellas. Primero, me sorprende, ya se lo he dicho a su compañero de Presidencia, que en la primera sesión que viene a hablar de la política general de su Departamento no ha mencionado, primero, qué cantidad de recorte de los ciento treinta y dos millones le afecta a su departamento y dónde va a meter usted la tijera cuando se lo hemos preguntado por activa y por pasiva yo creo que me imagino que todos los grupos de la oposición. Desde luego nosotros por escrito, en Pleno, etcétera. O sea me gustaría que, a diferencia de su compañero, nos contestara cuántos millones le toca a usted recortar y dónde los va a recortar.

Segunda cuestión. PSIS. Guenduláin. Como se ha dicho, hubo una publicación de ámbito estatal muy conocida por otro tipo de cuestiones, que calificó Guenduláin como un pelotazo llamado Guenduláin. A mí me gustaría saber, señor Consejero, de los ciento doce millones que se le pagaron al conde qué coste le ha supuesto ya a la Administración, o las empresas públicas dependientes de la misma el proyecto de Guenduláin y qué previsiones tiene de que le pueda costar ese megaproyecto de Guenduláin. También me gustaría que me respondiera si cree usted que el proyecto es el ejemplo de desarrollo urbano sostenible y equilibrado. Desde luego si algo se puede valorar sobre esa cuestión es que un mínimo de seria autocrítica debería hacer su partido de la política de vivienda que se ha hecho en esta Comunidad. Es un monumento al esperpento. Intentar construir la segunda ciudad de Navarra en un erial y encima hacerlo como se hizo, con la oscuridad de intereses que se hizo, con esos plazos hechos en función de los movimientos de los compradores del terreno, etcétera, francamente es un monumento a lo que nunca hay que hacer. Estará conmigo en que probablemente en la crisis que vivimos hay tres elementos fundamentales, uno exterior y dos interiores: el exterior, la crisis financiera, y el interior, la burbuja inmobiliaria y la política de derroche tanto de su partido, del Partido Popular, como del Partido Socialista.

Antes de pasar a la siguiente cuestión, quería preguntarle que no ha dicho nada de Salesianos, qué plan tiene y, por cierto, me gustaría saber qué coste va a tener para lo público la operación de Salesianos, si la van a hacer ustedes como anunciaban anteriormente, en un plazo breve, y coste aproximado para lo público. Y no le digo para el futuro, cuando se vendan las viviendas, le digo de manera inmediata y si me puede decir además cómo lo va a financiar estaríamos encantados de conocerlo porque desde luego todavía no lo conocemos.

Entro con el tren de altas prestaciones. Se ha dicho muchísimo, pero estará usted conmigo en que hasta el momento ningún tren de alta veloci-

dad del conjunto del Estado español es de altas prestaciones, es decir, para pasajeros y mercancías. Por lo tanto, la verdad es que cuesta creer que vaya a ser este el primero, igual lo es, pero cuesta creerlo porque hasta ahora no hay un solo tren de alta velocidad en esto.

Le hablaba de la causa de los despilfarros de la política porque, efectivamente, como usted bien sabe, hace unos cuantos años tanto el Partido Popular y después el Partido Socialista lo han seguido miméticamente, se hizo un Plan de Grandes Infraestructuras en España que se marcaba el objetivo de tener la mayor red de autovías de gran capacidad y de trenes de alta velocidad del mundo por metro cuadrado. Si aún ustedes, o aún ellos, hubieran tenido, vamos a decir, la sensatez de hacer o uno u otro, o no querer ser los que más en tren de alta velocidad y de vías de gran capacidad del mundo, pues francamente luego no me extraña que España tenga la consideración que tiene hoy en día en muchas cuestiones respecto a la responsabilidad.

Por tanto, nosotros volvemos a insistir, pare todo gasto con el tren de alta velocidad, esperemos a salir de esta situación económica y cuando haya un proyecto claro, definido, de ámbito europeo y que realmente garantice que va a poder transportar mercancías, en esa situación y si el coste-oportunidad tras un estudio serio es razonable plantéese, pero ahora lanzarse a hacer inversiones sin tener claro, como se ha dicho, ni de dónde viene ni hacia dónde va, ni cuándo va a hacer el Estado lo que le corresponde, ni como se va a financiar, ni como se va a financiar la estación del tren de Echavacoiz, francamente es una absoluta imprudencia. Y se dirá es que es dinero del Estado, pero ya, es que el del Estado también lo pagamos todos y, como se ha dicho, los intereses de adelantar la obra los pagamos los navarros, por tanto, les pido que paralicen toda actividad sobre ese asunto, en espera, insisto, de que desde luego el Estado y Europa definan qué quieren hacer con esa red.

Asunto de vivienda. Me ha sorprendido que no ha dicho usted una palabra del fracaso que ha sido la campaña de captación de vivienda para el fomento del alquiler, veintitantas viviendas si no estoy equivocado y como se publicaba recientemente en un medio de comunicación. No sé si piensan hacer una reflexión, qué ha fallado, qué no ha fallado… Desde luego, el fracaso es estrepitoso.

Otra cuestión, no ha dicho nada usted del módulo de VPO, si se va a rebajar, si no se va a rebajar, si va a hacer caso al informe de la Cámara de Comptos o qué va a hacer. En todo caso le voy a hacer alguna sugerencias, si usted ha dicho que se puede transformar VPO en vivienda de régimen especial bajando un 10 por ciento el precio más aproximadamente el 6 por ciento de IVA que eso puede suponer, ¿por qué no hacer todas las VPO viviendas de régimen especial y conseguir que todas las VPO en el fondo bajen un 16 por ciento de su precio? Si puedo hacerlo con unas, ¿por qué no con todas? Ha dicho que va a transformar también la VPT en VPO, o por lo menos algunas promociones.

Otra cuestión que me preocupa: ¿sobre qué estudios de demanda se está planificando, porque los datos del censo de vivienda nos hablan de una demanda de casi el 80 por ciento en régimen de alquiler? ¿Qué cifras maneja de puesta en oferta sobre la demanda? ¿Va a ofertar un 80 por ciento de vivienda de alquiler por un 20 por ciento de compra conforme a la demanda? Porque, que yo sepa, lo primero que hay que hacer en una política de vivienda es atender la demanda y la demanda la están diciendo sus datos, los del Gobierno, en torno al 80 por ciento del censo de vivienda está pidiendo alquiler. Ya me gustaría conocer esos porcentajes de las previsiones que tienen ustedes.

Mire, solo le voy a dar la enhorabuena en una cuestión. Me parece positivo el cambio que se va a hacer en materia de rehabilitación. Y es precisamente lo que se estaba denunciando y por lo que tanto se criticó el anterior borrador, que desde luego con el límite de cuatro mil euros no se podía hacer prácticamente nada. Ahora vamos a ver qué cantidades económicas destinan ustedes, que será lo importante también, y me da miedo que lo centren sólo en algunas zonas muy determinadas y que por tanto la rehabilitación se vea muy limitada porque la fórmula que hagan ustedes es "vale, ampliamos las cantidades subvencionables, pero limitamos el espacio" porque como ha mencionado una especial dedicación a las zonas de intervención preferente por eso se lo digo. Pero me gustaría saber si el presupuesto disponible va aumentar, va a disminuir o se va a quedar igual el referido a la rehabilitación porque, claro, decir diez mil euros está muy bien, pero ¿tenemos más presupuesto, igual o menos? Yo me imagino que tendremos menos, dados los recortes, pero como no nos han informado de ninguno de los recortes no lo podemos conocer.

Dos últimas cuestiones. Vivienda vacía. Su antecesor hizo público en un momento dado la cifra de en torno a cuarenta mil viviendas vacías en Navarra, ¿tiene previsto hacer algún tipo de política de sacar al mercado del alquiler esas cuarenta mil viviendas? Desde luego con la situación que tenemos sería algo de agradecer.

Y una última cuestión, lo hemos insistido por nuestra parte desde hace ya tiempo, las últimas cifras que se han dado en Navarra hablaban de un incremento vertiginoso de los desahucios de familias de sus viviendas. Hasta ahora el Gobierno de Navarra lo que ha hecho con esta problemática,

que hasta hace unos meses, según datos del Poder Judicial, hablaba de dos mil quinientas familias en procesos de desahucio más las casi quinientas que se anunciaban del último periodo analizado, podríamos estar hablando ya de tres mil familias que están o han estado en proceso de desahucio en la Comunidad Foral de Navarra. Y ustedes no han adoptado ni una sola medida para apoyar a esas familias. En otras comunidades autónomas se están haciendo comisiones de intermediación con bancos, con asesoramiento legal, etcétera, ligando oferta de vivienda en alquiler para las familias que son desahuciadas y lo único que se ha hecho en esta Comunidad de momento ha sido el asesoramiento que ha puesto el Ayuntamiento de Pamplona hace cosa de un mes, pero francamente, que hayan tenido que estar en proceso de desahucio tres mil familias en Navarra y que el Gobierno de Navarra todavía no ha hecho nada, francamente le animo a que mire al resto de comunidades autónomas y ponga en marcha medidas firmes sobre esa cuestión.

Una última referencia a lo que tiene que ver con la movilidad. Sí que hay un plan, uno de los famosos planes que quedan en el cajón que mencionaba el señor Longás, era el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona, creo recordar que con un coste bastante superior a los trescientos mil euros por aquel entonces, del que jamás nuevamente se supo. No sé si piensan ustedes rescatarlo del cajón o se queda definitivamente en el cajón. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Mauleón, por ajustarse perfectamente al tiempo establecido. Le cedo la palabra al señor Consejero, indicándole que, aunque entiendo que hay muchas cuestiones que han quedado en el aire, el tiempo que esta presidencia estima oportuno es de quince minutos. Espero que también el señor Consejero se atenga al tiempo que le indico. Tiene la palabra el señor Consejero. Cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Gracias. Ante todo agradecerles la enumeración de cuestiones que les preocupan, que les aseguro que a mí también me preocupan. He visto una coincidencia en el enunciado de algunas cuestiones y, por lo tanto, en vez de contestar individualmente quizás en algunos temas voy a contestar globalmente por ahorrar, por no repetirme demasiado.*

Vamos a hablar de cosas que han salido continuamente, por ejemplo Guenduláin, por empezar por algún lado. Creo que aquí hay un error conceptual por parte de algunos, en su caso se manifiesta ostensiblemente porque usted pregunta cuánto le va costar al Gobierno de Navarra. Pues mire, ni le ha costado un duro ni le va a costar un duro, sorprendentemente, usted está muy mal informado. El suelo de Guenduláin se compró por parte de los promotores, precisamente, y se entregó gratuitamente al Gobierno de Navarra, gratuitamente, no sé si usted se ha enterado bien, pero gratuitamente. Desde hace siete años ese suelo lo tiene el Gobierno de Navarra y no solamente lo tiene el Gobierno de Navarra, para más INRI está sacando los rendimientos de los cultivos agrícolas que se llevan encima y se lo queda la sociedad pública. O sea, en contra de perder dinero, incluso está ganando la sociedad pública, mire por dónde. Sin embargo, a los promotores, a esos promotores especuladores el pelotazo les está costando al año seis millones de euros y van siete años de intereses, por tanto la bola sigue creciendo. Y el caso es que eso está regulado en un contrato y yo creo que los contratos son para cumplirlos, no sé usted, pero yo creo que sí, si alguien firma un contrato tiene que respetar el contrato y si ese contrato dice que a cambio de ese suelo gratuito que ha recibido el Gobierno de Navarra, de momento gratuito porque no le ha costado un duro, ni un duro le ha costado, no le ha costado ni un duro al Gobierno de Navarra y, por favor, déjeme hablar… El Gobierno de Navarra lo que tiene que hacer es adjudicar el 80 por ciento de ese aprovechamiento quitando el 10 por ciento municipal. Del 90 por ciento restante, el 80 por ciento lo redistribuye entre los compradores y el 20 por ciento se lo queda él gratuitamente. Es decir, al Gobierno de Navarra la verdad es que la operación le sale de lujo. Eso el aspecto económico. Y en cuanto a la obligación creo que ya he dicho lo que tenía que decir. En cuanto a la planificación, que muchos de ustedes se ha mostrado contrarios a esa planificación. Estoy de acuerdo en esos términos, a mí tampoco esa operación, yo estaba fuera de la Administración en aquel momento, me pareció muy acertada, la verdad. Es una opinión mía, pero el hecho es que ahí hay un compromiso, se tomó por parte de un partido político que en aquel entonces era responsable de la cartera de Ordenación del Territorio, que por cierto no era UPN, por cierto no era UPN, curiosamente creo que también a ustedes ese elemento les ha bailado de la memoria, y esa operación se materializó como se materializó. Seguramente fue un error en aquel momento que en su momento pareció acertado pero que, indudablemente, y visto a largo plazo, puede ser una reserva a futuro interesante. ¿Por qué lo digo? Porque estos saltos en la urbanización de la ciudad se han dado muchas veces y al final se han acabado incorporando a la ciudad. Les voy a mencionar algunos muy conocidos, Zizur Mayor, Zizur Mayor nace también como un salto de la ciudad, como una operación, le podrán llamar ustedes especulativa, etcétera. Hoy en día es una ciudad desde hace años con la mayor calidad de vida de España, ha estado así catalogada, con un porcentaje de

vivienda de protección oficial elevadísimo y ahora está perfectamente integrada en la ciudad, aunque está en su borde, es verdad, pero está perfectamente integrada en la ciudad.

Segundo salto, Mendillorri. Mendillorri constituyó en su momento un salto. Recuerden ustedes la oposición frontal del Ayuntamiento de Pamplona a la construcción de Mendillorri, por cierto promovida desde el Partido Socialista. Yo participé porque era funcionario en aquella cuestión, activamente además, se lo digo, y me parece que se hizo un gran trabajo, una gran planificación y fue una gran labor de cara la promoción de vivienda protegida. Y fue un salto en la ciudad.

Tercera promoción, Sarriguren. Sarriguren es otro salto en la ciudad, no me negarán ustedes que no. Es otro salto en la ciudad desconectado del continuo urbano que acaba incorporándose... Es que la ciudad está llena de saltos. Ustedes quizás no conocen esta cuestión porque no son expertos en urbanística, créanme a mí que llevo toda la vida dedicada al urbanismo y esto funciona así. Por no hablar de Barañáin, claro. Barañáin en su momento también fue otro salto en la ciudad, nació allá donde nació, desconectado. Es que la ciudad crece así a veces.

Es verdad que en un plano ideal es mejor que crezca poco a poco, pero conceptualmente, y volviendo al punto de partida, que yo no compartí esa idea de cómo se hizo ese concurso, es más, les diría que la última legislatura en la que estuve yo como Director General de Ordenación del Territorio y Vivienda justo antes de que se promoviera ese concurso, yo promoví una serie de expropiaciones en el entorno de Pamplona, en sitios estratégicos que hoy en día están incorporados al ámbito urbano y que fue bombardeada precisamente desde grupos como los de ustedes, que dijeron que en aquel momento que expropiar no. Curiosamente, y lo hacíamos desde UPN. No sé por qué, supongo que sería porque habría que oponerse a algo, pero aquello ocurrió y es cierto como lo que estoy diciendo. Es así, precisamente es así. Incorporaba Ripagaina, por ejemplo, que les sonará Ripagaina, se pretendía expropiar Ripagaina y se pretendían expropiar varias cosas y era una medida un tanto sorprendente por parte de un Gobierno de UPN, pero así se planteó y fue bombardeada por grupos como los que ustedes representan.

Vayamos al tema de la estación del AVE. La estación del AVE y todo lo demás tiene una financiación que está perfectamente descrita en el convenio, no hace falta que se la repita, es que está en el convenio, no sé cómo pueden ustedes desconocer eso. No lo han pedido o no han mirado la página web, está ahí todo. Está previsto que el Gobierno de Navarra aporte ciento cinco millones, como tope, para la construcción de la estación y de las vías, y cinco millones más para expropiaciones. Además el Gobierno de Navarra recibe todos los aprovechamientos que corresponden a Adif y que se van a producir allá, con lo cual en su momento podrá hacer con ellos una venta y obtener recursos. ¿Cuál será el balance? Pues dependerá del momento. ¿Qué es lo que estamos hablando con el Estado? Retrasar ese momento precisamente y que nos financie con el mismo sistema que estamos haciendo ahora estas obras.¿Vamos a hacer la estación de tren de Zaragoza en Pamplona? No señores. Haremos una cosa funcional, muy parecida a la que tenemos en cuanto a dimensión, con mejor aspecto esperemos, pero no vamos a hacer mucho más. Vamos a hacer una cosa funcional y se va a financiar, faltaría más.

Otro tema en el que yo creo que hay unos errores tremendos de concepto, el tren de altas prestaciones, tren de alta velocidad... Se menciona que no se ha visto un tren de mercancías de alta velocidad, ni lo verán. ¿Es que estamos comprando un tren acaso? ¿Alguien les ha dicho que vamos a comprar un tren en el Gobierno de Navarra? No. Estamos construyendo unas vías de ancho europeo con unos trazados que permiten coger mucha velocidad, es verdad, pero por esas vías van a ir trenes más rápidos, trenes menos rápidos y trenes poco rápidos. Van a ir todos los trenes. No sé si lo entienden ustedes. Es que no va a ir ningún pato de esos que se ven en las fotos que van a Sevilla con unos vagones de mercancías detrás, faltaría más. Ese no es el concepto, el concepto es que hacemos una vía de ancho europeo, que es lo que nos permite conectarnos con Europa, con unos trazados, unos radios en definitiva y unas pendientes que permiten que cuando pasen trenes de pasajeros de ciertas características, si son de alta velocidad irán a trescientos, si son de velocidad tipo Alvia, irán a doscientos y pico, que es a lo que va el Alvia, y si son mercancías a lo mejor van a cien porque llevan mucho peso. Lo importante en este caso, en el caso de mercancías, es que la vía sea capaz de soportar el peso de un tren de mercancías, esa es la parte importante, y que las pendientes respeten el tren de mercancías. Es que parece que lo desconocen por sus intervenciones.

Les voy a decir, en el País Vasco todo el tren de alta velocidad que se está haciendo en el País Vasco se hace con características para soportar mercancías, no es que vaya a ir el pato con las mercancías detrás. No sé, ustedes han mencionado cosas un poco curiosas, es que irá el tren de mercancías a la velocidad que tiene que ir, pero tiene una pendiente de 1,5 milésimas, que es lo que necesita el tránsito de mercancías y tiene una resistencia la plataforma para soportar mercancías. Ese es el concepto que ustedes al parecer desconocen.

Usted, señor Longás, que ha echado pestes contra el tren de alta velocidad. Oiga, es que en el programa político de su partido, le voy a leer textualmente, que no se ha enterado: "Navarra necesita un tren de altas prestaciones con conexión a la red transeuropea". Usted me está diciendo que qué red transeuropea, léase el programa de su partido, léase el programa de su partido, sean coherentes por favor. No digan cosas en un sitio y la contraria en el otro. Es que eso no puede ser, es que eso no puede ser, hay que ser coherentes hay que saber lo que se dice, hay que saber de lo que se habla y no decir por decir, que algunos parece que están en ese plan.

Salesianos…

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Señor Mauleón, permítame que sea yo quien modere el debate. Señor Mauleón, permítame que sea yo quien modere el debate y cuando considere que el Consejero se excede no se preocupe que yo actuaré en consecuencia.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Lo siento si le ha molestado mi intervención, solo quería dejar patente que sus conceptos son totalmente equivocados, que muestran un desconocimiento total de la materia… Se lo digo con educación, pero se lo digo con claridad.*

Salesianos. Aquí hay otro fallo conceptual. ¿Qué coste va a tener para la Administración? Pues mire, no puede tener coste, legalmente no puede. Léase usted la Ley de Ordenación del Territorio y la modificación que se aprobó para posibilitar esta operación, léansela por favor. Es que no lo conocen. Dice que en este tipo de operaciones tiene que existir una plusvalía para la Administración. Por lo tanto, conceptualmente sería imposible, sería ilegal que yo promoviera una modificación que generara un déficit, sería ilegal, estaría haciendo algo ilegal y como no pienso hacerlo la operación saldrá si hay plusvalías y si no hay plusvalías, por lo menos a priori, no habrá, así de claro. Yo estoy obligado a respetar la legalidad y soy el primero que quiero hacerlo. Por lo tanto en este momento se están haciendo unos estudios económicos para ver qué rendimiento se puede sacar de ese suelo hoy y en función de esos rendimientos y de los gastos que tengan que abordarse habrá que acomodar la operación para ver si Salesianos, en el caso de que exista un déficit lo aporta, o si no aplaza la operación. Se lo digo bien claro, yo no voy a hacer ilegalidades. Así de claro.

Más cosas que han comentado ustedes. En el tema de la vivienda me ha sorprendido su intervención, señor Longás, porque decía que parece ser… Es que ha dicho tantas cosas que a veces…

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Dos minutos tiene, señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *¿Dos minutos nada más? Pensaba que tenía tanto tiempo como ellos, pero no va a ser posible.*

Usted ha dicho que yo apostaba solamente por la vivienda. He hablado de tres programas, evidentemente, que no he hecho un estudio de la demanda, es difícil hacer un estudio de la demanda en estas situaciones. Sabemos que hay una demanda teórica, que es la que está… Es que no hace falta. Usted se refiere a la demanda que aparece en el censo… No hace falta mucho estudio, están los números ahí, no hace falta la Universidad, está el censo… Bueno, pues yo lo he tomado en su nota, el caso que "fomentamos la demanda", tiene razón. Entonces no le contesto sobre eso. Yo lo que he querido plantear es que estamos ante una acción bastante inmediata, que es la del fomento de la rehabilitación, que esa la queremos poner en marcha ya y creo que tenemos idas y propuestas concretas que van a mejorar la situación de la rehabilitación, que si las ponemos en marcha es porque pensamos que vamos a poder tener recursos, durante un tiempo, habida cuenta que la demanda de venta ha bajado y, no obstante, vamos a abrir un marco de discusión que no se va a limitar solamente a promotores porque sería un error por nuestra parte hacerlo así, hablaremos con consumidores, hablaremos con partidos políticos, hablaremos, quiero que haya participación en esta cosa, con un amplio espectro de gentes, entidades, personas que puedan aportar a esa idea. Y he aportado unas ideas y he dicho que con toda la cautela del mundo porque, ciertamente, no dejan de ser más que ideas que se ponen encima de la mesa, que pueden prosperar o pueden entenderse que pueden tener connotaciones negativas, por lo tanto mucha cautela en esto porque cuando se toca en un sitio lo mejor se mueve todo el entramado. Es verdad que el entramado hoy en día está en situación de debilidad.

Agradecer al señor Eloy Villanueva por su postura, por su disposición, siempre la relación con él es un placer. Lo mismo con la señora Castillo que, al margen de merengues que ha comentado alguien, he de agradecerle su apoyo y su ayuda porque muchas veces me sugiere cosas que entiendo que son interesantes.

No sé, con el escaso tiempo que tengo me resulta complicado entrar en más temas porque ha habido tantos que, quizás, darían… Han hablado ustedes de transporte y movilidad, de cómo están las concesiones. Las concesiones tenemos plazo hasta el año que viene para convocar los nuevos concursos, que es verdad que el Plan de Transporte no estaba suficientemente desarrollado cuando lo hemos recogido, estaba en fase de estudio financiero y económico, le estamos dando vueltas, pro-

bablemente nos cueste un tiempo ponerlo en marcha, queremos hacerlo bien y queremos hablar, sobre todo… No queremos repescar un plan anterior y ponerle números, sino queremos hablar con los sectores implicados y conocer de su propia mano qué cosas pueden aportar al mismo.

Siento no extenderme más porque parece que en el tiempo me he superado y, por lo tanto, les agradezco a todos ustedes, como he dicho al principio, las ideas. Tomo notas que quizás me sirvan de mucho para esta legislatura y ojalá que todo vaya bien. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Señorías, estoy seguro de que las preguntas que se hayan podido quedar sin contestar habrá tiempo más que suficiente a lo largo de próximas Comisiones y de iniciativas que realicen los grupos para que el Consejero las pueda contestar. No habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 19 HORAS Y 4 MINUTOS.)