DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VIII Legislatura | Pamplona, 28 de noviembre de 2012 | NÚM. 16

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. SAMUEL CARO SÁDABA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 28 DE NOVIEMBRE DE 2012

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre la decisión tomada por su Departamento y el Gobierno de reducir la aportación al mantenimiento del transporte urbano de la Comarca de Pamplona.

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre los cambios que considera que se deben realizar sobre el contenido del III Plan de Carreteras en vigor.

— Pregunta sobre la desviación en el coste de ejecución del tramo de la A-21 entre Venta de Judas y Yesa, presentada por el Ilmo. Sr. D. Manu Ayerdi Olaizola.

— Pregunta sobre la concesión del tramo Venta de Judas-Límite con Aragón de la A-21, presentada por el Ilmo. Sr. D. Manu Ayerdi Olaizola.

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

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre la decisión tomada por su Departamento y el Gobierno de reducir la aportación al mantenimiento del transporte urbano de la Comarca de Pamplona.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Buenas tardes, señorías. Vamos a dar comienzo a esta Comisión de Fomento, que tiene cuatro puntos dispuestos en el orden del día. En primer lugar, una comparecencia solicitada por Nafarroa Bai para que el Consejero de Fomento informe sobre la decisión tomada por su departamento y el Gobierno de reducir la aportación al mantenimiento del transporte urbano de la comarca de Pamplona. Puesto que ha sido pedida por Nafarroa Bai, su portavoz, señor Jiménez, tiene la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *Bai, arratsalde on, Parlamentari jaun-andreok, eta Gobernuko kideak, ongi etorriak. Buenas tardes a todos y a todas. El motivo de esta petición de comparecencia creo que se conoce perfectamente y espero que esté justificado. La realidad es que, en un momento dado, por la información que conocimos, el Gobierno de Navarra decidió romper, por definirlo de alguna forma, una serie de compromisos o una serie de planteamientos sobre los que se asentaba el funcionamiento del transporte urbano comarcal.*

Por un lado, tenemos un convenio firmado entre el Gobierno y la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona a través del cual se determina cuál es el porcentaje de financiación a cargo de los presupuestos de Navarra del costo del transporte. Por lo tanto, había unos compromisos de financiación de dicho convenio. Estaba la consignación presupuestaria correspondiente que este Parlamento, a través de los presupuestos de Navarra, había establecido. Hay, además, un plan director de transporte urbano comarcal en el cual, evidentemente, el Gobierno participó y fue parte directa de su puesta en marcha, y con unos objetivos perfectamente definidos, sobre los cuales había un compromiso de trabajo en común. Y, además, se suponía que todo ello estaba sustentado en una filosofía de lo que debe ser la movilidad en torno a Pamplona y su comarca en cuanto a la priorización del transporte colectivo, del transporte público, y también sobre la sostenibilidad del transporte y esa movilidad.

Sin embargo, como digo, quedamos sorprendidos en su momento de cómo el Gobierno de Navarra, de una forma absolutamente unilateral y rompiendo toda esta serie de planteamientos, decidió, mediante la disminución más que considerable de la cuantía prevista para abonar y sufragar la parte que le tocaba de ese transporte, comunicar la retirada de la parte de esa aportación. A partir de ese momento, la verdad es que se ha creado una situación bastante difícil y que no solamente ha revuelto, sino que ha puesto patas arriba la propia realidad actual del transporte y de la Mancomunidad y de los entes locales vinculados a ella, así como del colectivo de trabajadores y trabajadoras que prestan sus servicios en el transporte urbano. Por lo tanto, creo que el Gobierno debe exponer ante esta Comisión tanto los planteamientos que le han llevado a tomar esta decisión como las previsiones de futuro que tenga el departamento en relación con este hecho. Ese es el motivo de la petición de comparecencia y esperamos recibir la opinión del Gobierno.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Jiménez. Habida cuenta de que después hay un acto oficial en el Parlamento como conmemoración del Día de Navarra, que comienza a las siete y media, vamos a tratar de ceñirnos en el tiempo para que a las siete y cuarto esta Comisión haya podido completar su tarea. Les pido un esfuerzo a todas las partes para que, efectivamente, logremos ese objetivo, aunque lo fundamental es que, efectivamente, las explicaciones que tiene que dar el Gobierno y las aclaraciones que tiene que solicitar la oposición sean cubiertas. Sin más dilaciones, doy la palabra al señor Consejero para que responda a las apreciaciones hechas por el Parlamentario señor Jiménez. Cuando quiera, señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Buenas tardes a todos. Muchas gracias, señor Presidente. Me acompañan en esta comparecencia don Miguel Ángel Jiménez de Cisneros, que es el Director de Transporte de nuestro departamento; don Ignacio Nagore, que es el Director General de Obras Públicas, que intervendrá tal vez más tarde; y doña Tatiana Herce, mi Jefa de Gabinete.*

En primer lugar le tengo que decir que quizá usted ha entendido erróneamente lo que se ha ido publicando en los medios de comunicación, porque en esta intervención ha puesto de manifiesto una serie de errores conceptuales, que creo que, quizás, explican el motivo de su solicitud de comparecencia, pero me sorprende no oírlo.

No hemos roto compromisos, de ninguna manera, ni hemos limitado el presupuesto para este año, que estaba aprobado en 2012. Lo que estaba previsto en 2012 se va a pagar. Por lo tanto, no hemos roto ningún compromiso. Teníamos un Plan TUC que abarcaba este año 2012, y para la renovación del Plan TUC a partir de 2013, en conversaciones privadas que hemos tenido, que nosotros no hemos querido nunca sacar a la luz pública, hemos comunicado a la otra parte, a la Mancomu-

nidad, la necesidad, por nuestra parte, de reducir la aportación. Por lo tanto, ni ruptura de compromisos ni reducción de la consignación presupuestaria establecida ni vulneración del Plan TUC aprobado. No ha ocurrido nada de esto.

Voy a dirigir mi intervención, en cualquier caso, y aclarada esta cuestión, en tres direcciones diferentes. Por un lado, enmarcaré esta iniciativa en la necesidad de ajuste del gasto de la Administración Foral y de las administraciones locales para el saneamiento de cuentas púbicas; por otro lado, haré alusión a la preocupante evolución del gasto y los ingresos del servicio del transporte urbano de la comarca de Pamplona; y, en tercer lugar, a la necesidad de desarrollar un nuevo plan para el mismo que corrija las desviaciones del apartado anterior y proponga las mejoras que viabilicen su sostenimiento y la funcionalidad del mismo. Es decir, en definitiva, redactar el plan que corresponde para el año que viene.

Voy a repasar muy brevemente los antecedentes, porque creo que ustedes son conocedores más o menos de cuáles son los antecedentes. En primer lugar, tengo que citar a Ley Foral 8/1998 por la que se establecieron las condiciones para el transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona. Con motivo de la misma, en 1999 se unificaron los dos servicios existentes, COTUP, que servía al término de Pamplona, que es el único que tiene obligación legal de tener un servicio de transporte urbano, y el de los ayuntamientos del entorno de Pamplona, que brindaban con apoyo del Gobierno de Navarra, en aquel entonces mayoritariamente a través de la compañía de La Montañesa. A partir de esta unificación se produjo un primer plan de transporte comarcal que abarcó desde el año 1999 hasta el año 2003. A este le siguió otro plan, que abarcaba entre 2006 y 2009. Hubo un tercer plan en 2010, que además coincidió con la incorporación del servicio del taxi. Y un plan todavía vigente, el que ahora mismo queremos revisar, que es el que abarca el período de los años 2011 y 2012.

En ánimo de acortar mi intervención para que haya, como ha pedido el Presidente, margen para acabar en el correspondiente concierto, voy a intentar resumir lo que era una intervención con un contenido más o menos previsto de media hora.

En cuanto a las circunstancias económicas, que he dicho que era el primer tema que tenía que tratar, como todos ustedes saben, y muchos de ustedes o sus grupos rechazaron, el Gobierno de Navarra aprobó un techo de gasto no financiero del presupuesto de 2013, unos presupuestos que en términos totales pretendían lograr un ajuste de déficit a los términos exigidos por la Administración del Estado para el cumplimiento de sus compromisos con la Unión Europea, es decir, un 0,7 del PIB regional. En dichos presupuestos se fijó un límite de gastos para los capítulos de 2 a 7 del Departamento de Fomento, incluido el TAV de 231 millones de euros en términos globales. Esto supone en términos comparativos homogéneos un descenso en el límite de gasto del departamento respecto del 2012 excluyendo el TAV de un 8 por ciento. Lo cual, añadido a los descensos de años anteriores, presenta un límite de gasto inferior al que se disponía en 2006.

El Departamento de Fomento propuso al Gobierno de Navarra para la aprobación de los presupuestos dos partidas referentes al transporte público, que estaban dotadas con las cantidades que se citan a continuación y que pueden ver en la pantalla. Por un lado, la aportación al transporte público de Pamplona, que pasaría del presupuesto de 2012, hoy de 6.929.000 euros, a una cifra de 4.881.000 euros. Y, además, se mantuvo con un ligero incremento la partida de aportación al transporte público para beneficiar a las familias numerosas y lograr una reducción en la tarifa. Como consecuencia de ello, nuestra previsión era pasar de 7.330.000 euros a 5.282.000 euros, cuya diferencia era, en términos porcentuales, un 27,93, y en términos globales 2.048.000. Hay que decir que esta reducción es inferior al resto de partidas de gasto no obligatorio que contiene el presupuesto del departamento, para cumplir los objetivos del Gobierno, y resulta muy superior a las que se dedican al resto de transporte urbano de Navarra. Por otro lado, y como luego veremos, las necesidades de financiación adicional de las Administraciones Públicas al transporte comarcal se han ido disparando en los últimos años y es preciso corregirlas.

Pasamos al segundo punto: evolución de ingresos y gastos del servicio comarcal. La evolución de estados variables ha seguido la senda que indica el gráfico siguiente. Como puede advertirse de la misma, tras un año de convergencia entre los costes y los ingresos vía tarifa que se dio en el año 2002, se han ido aumentando progresivamente los costes del sistema para ir generando un déficit cada vez mayor. Con la previsión de costes e ingresos tarifarios sin IVA se prevé para 2012 un déficit antes de IVA de 15 millones, casi 16 millones de euros.

En la siguiente gráfica se muestra la evolución del coste por viaje realizado y el ingreso por viaje realizado. Partiendo de un punto de equilibrio, que era también, lógicamente, el 2012, se observa cómo se desvían ambas curvas, con un previsible empeoramiento para la reducción de viajes que está generando la crisis económica. En definitiva, hemos pasado de una situación de equilibrio en torno a 0,38 euros en 2002, tanto en costes como en ingresos, a una disparidad mayor, en donde los costes se disparan a 0,96 y los ingresos a 0,51, por tarifa.

Si se quiere ver la evolución del coste del servicio en términos de cobertura de las tarifas, es decir, qué parte del gasto cubren las tarifas, tenemos en esta gráfica la evolución que se advierte, es decir, hemos pasado de que las tarifas cubran entre un 73 e incluso un 80 por ciento de lo que era el coste del servicio, a una situación en la que ahora mismo las tarifas solo cubren el 57 por ciento. Consiguientemente, la aportación de la Administración Foral al transporte urbano comarcal ha seguido la senda que indica el gráfico siguiente, que creo que es suficientemente representativa. Es decir, en 12 años se ha incrementado aproximadamente un 158 por ciento, es decir, a un promedio de un 13 por ciento anual. La evolución de la participación de esta subvención en relación con los presupuestos de Navarra ha sido, como puede verse en esta gráfica que ahora mismo proyecto, pasar de un 0,1 a un casi 0,2 por ciento en el que se sitúa ahora mismo en los presupuestos de Navarra. Los incrementos de coste han tenido que ver con la extensión del servicio debido a la expansión urbanística de la comarca de Pamplona, también con las mejoras de conectividad de la red –barrios y poblaciones–, la mayor oferta de servicios en horarios y frecuencias.

Todas estas acciones suponen un aspecto positivo innegable. Sin embargo, creemos que es preciso centrar nuestro foco en las líneas menos rentables, sortear ineficiencias, mejorar recorridos, concentrar servicios en los horarios más demandados y restringirlos en los períodos en los que existe menor demanda, así como replantear la política tarifaria de modo que se incentive el uso del servicio y a la vez se genere mayor recaudación.

Veamos otros aspectos destacables. En la siguiente gráfica se muestra la evolución de la recaudación por el tipo de tarifa, en la que cabe destacar, como pueden apreciar, cómo se han disminuido a la mitad los ingresos provenientes del billete disuasorio, es decir, del billete que se paga sin tarjeta monedero, lo cual significa que se ha reducido el número de estos viajeros ocasionales que deciden utilizar el autobús.

En cuanto a las ineficiencias de la red actual, como he señalado antes, es preciso detectarlas para dar solución a los problemas y, consecuentemente, reducir los costes que dichas ineficiencias generan. Así, si categorizamos las líneas en función de los índices de rentabilidad económica tendremos la siguiente gráfica. Como puede observarse en las dos gráficas anteriores, hay dos líneas diurnas con una financiación por viajero superior a 2 euros, es decir, que nos cuestan a todos los navarros 2 euros por viajero, y una línea nocturna con una financiación superior a 4 euros por viajero. En cuanto a la cobertura, se observa que hay 5 líneas diurnas y 2 líneas nocturnas –lo pueden ver en esta gráfica–, con una cobertura inferior al 25 por ciento, es decir, que la tarifa que se cobra por el servicio apenas cubre el 25 por ciento del coste del mismo. En este sentido, sin embargo, y en sentido contrario, destaca la línea 4, que tiene un 93-95 por ciento de cobertura. Por lo tanto, casi la mitad de las líneas diurnas han de cubrirse con aportaciones públicas en más de un 50 por ciento de su coste, y de estas, casi un cuarto en un 75 por ciento.

Otro aspecto muy a tener en cuenta es que mientras que en 2008 los viajeros que utilizaban el TUC llegaron a una cifra de 38,5 millones, la más alta que se ha conocido en la historia del servicio de transporte urbano de Pamplona, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona estima que este año terminará en unos 35 millones, lo que supone una caída de 1,5 millones casi respecto de 2011 y se acerca a las cifras de 2003. Las causas de este fuerte descenso parecen tener relación directa con el PIB, el paro, la disminución de hábitos de consumo, y parece que este descenso se puede prolongar hasta 2016.

Por lo tanto, y en resumen, los ingresos tarifarios son un campo a analizar en un doble sentido, incentivar su incremento y por ello aumentar su uso. Se deben, a nuestro juicio, valorar las aportaciones que se realizan al déficit y tal vez contemplar la previsión de ingresos por la vía de recaudaciones tributarias específicas. Finalmente, se debe trabajar en la optimización del sistema, la reducción de ineficiencias y la mejor previsión de frecuencias para que el sistema reduzca sus costes operativos y ello contribuya a su sostenimiento futuro. Esto motiva nuestra posición favorable a la revisión del Plan TUC, cuya vigencia en cualquier caso concluye este año. Es por ello que hemos dado pasos ante la Mancomunidad para trabajar en este sentido.

Propuesta de un nuevo plan TUC. Por todo lo dicho anteriormente, se planteó en diversas reuniones a los representantes de la Comisión de Transporte Urbano Comarcal y, finalmente, en una última reunión que se celebró el 18 de octubre de este año, la revisión de dicho plan y se acordaron los siguientes puntos. En primer lugar, iniciar la redacción de un nuevo plan de transporte urbano de la comarca de Pamplona, que será promovido por la Mancomunidad. La elaboración de este nuevo plan cuenta con tres equipos de trabajo: el de servicio, que analiza la situación actual del transporte y ha de identificar las mejoras proponiendo nuevos mapas de líneas y prestaciones; el de tarifas, que planteará posibilidades respecto del modelo tarifario y otras fuentes propias de financiación; y el de aportaciones, que analizará

propuestas, tanto vía subvención como impuestos afectados al servicio.

En segundo lugar, la prórroga del plan 2011-2012 quedará cancelada con la aprobación del nuevo plan por el Gobierno de Navarra.

En tercer lugar, se ha aprobado un calendario para la redacción de este nuevo plan en el que se ha previsto que tengamos un borrador antes del 15 de diciembre, que nos demos un mes para revisión y consultas y que se apruebe por la Comisión antes del 31 de enero del año que viene.

Finalmente, este plan será promovido por la Mancomunidad antes del 1 de marzo de 2013 y aprobado por el Gobierno antes del 31 de marzo de 2013.

El nuevo plan contendrá una revisión de todos los aspectos del mismo incluyendo los servicios y el régimen económico financiero, de tal manera que se asegure la estabilidad y sostenibilidad económica del transporte urbano de viajeros en la comarca de Pamplona, y, por lo tanto, se revisarán el marco tarifario, las aportaciones del Gobierno de Navarra, las aportaciones de las entidades locales, así como otras vías de financiación que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona pudiera gestionar como titular del servicio. A título informativo, esta prórroga queda configurada hasta la fecha prevista de aprobación del nuevo plan, de la manera expresada en el siguiente cuadro, en el cual se fija una serie de aportaciones que están calculadas con una subida de un 3,3 por ciento y en el Gobierno de Navarra, como ustedes pueden ver, se incorpora esa cifra.

Para la redacción del nuevo texto están trabajando en tres ámbitos fundamentales, ya lo he comentado antes. En cuanto a los servicios, se están buscando las ineficiencias de la red actual para dar soluciones a las mismas, reducir costes, etcétera. En cuanto a tarifas, se está realizando una comparativa con las tarifas medias de otras ciudades. Encontramos que la de Pamplona se encuentra en un rango aceptable en el pago con tarjeta, según muestra el siguiente gráfico. Sin embargo, a diferencia de otras ciudades, en la comarca de Pamplona no existen abonos de distinta duración, que son las medidas que más incentivan el mayor uso de la tarjeta de transporte, ya que cuanto más se utiliza más se rentabiliza su uso, es decir, es menor el coste por viaje realizado.

En cuanto a la financiación, el artículo 3 de la Ley Foral 7/1998 establece que, como novedad, la financiación del transporte público podrá establecerse también a través de, primero, las recaudaciones obtenidas directamente por tarifa de los usuarios, las recaudaciones tributarias que con esta específica finalidad se pudieran establecer por los organismos competentes y las aportaciones de las Administraciones Públicas.

Si comparamos la situación de financiación con la de otros ámbitos en los que se brinda un transporte urbano comarcal, podemos demostrar la siguiente gráfica, en la que se ve que la aportación de los ayuntamientos en la comarca de Pamplona es realmente baja, comparada con otras situaciones de poblaciones similares. Vemos en este cuadro que, efectivamente, es muy variable, pero, como he dicho antes, en Pamplona es en principio baja. Otro cuadro interesante a mostrar es el siguiente, en el que hemos restringido la búsqueda a tres ciudades, en este caso de Castilla y León, en el que se puede ver que estas ciudades que tienen unas poblaciones relativamente similares a la de Pamplona, en algunos casos más bajas, tienen aportaciones muy superiores a las que realizan estos ayuntamientos, y la comunidad autónoma por supuesto no pone nada de aportación. El Estado en algunos casos subvenciona ligeramente las mismas.

Si vemos la evolución de la financiación pública al transporte urbano comarcal de Pamplona, es interesante mostrar los dos siguientes gráficos. Como puede advertirse en el mismo, la Administración que ha sostenido el coste en términos de crecimiento ha sido el Gobierno de Navarra. Si grafiamos la evolución experimentada por todos los gastos y todas las Administraciones Públicas tendríamos la siguiente gráfica, en la que se puede apreciar perfectamente esto. Se ve que la aportación del Gobierno de Navarra ha ido creciendo en pendiente muy superior a las aportaciones municipales.

Este es, pues, el escenario en el que se mueve la revisión del Plan TUC. Con esta última gráfica concluyo mi intervención inicial y me someto a sus preguntas y observaciones. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Nuevamente tiene la palabra el portavoz de Na-Bai para interpelar lo que crea correspondiente. Cuando quiera, señor Jiménez.*

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *Haré algunas reflexiones. En primer lugar, empezando por donde ha empezado el señor Consejero, no es que este Parlamentario haya errado, como anunciaba, en relación con lo que el departamento habría decidido o no, es que en la propia Mancomunidad, en los órganos de la Mancomunidad, se advirtió incluso de la posibilidad de que no se abonase en 2012 la cantidad comprometida. En los propios órganos de la Mancomunidad. Que en 2012, ejercicio en el que estamos, no se abonase la cantidad comprometida.*

Su exposición parte de una visión que nosotros no compartimos. Al final acaba usted diciendo, ¿qué hace el Gobierno de Navarra en esta película, si esta película es un tema de los ayuntamientos? Casi viene diciendo: "estamos metidos en esta película y no pintamos nada y, por lo tanto, es algo natural que optemos por abandonarla". Claro, ese no es el planteamiento, desde nuestro punto de vista. Ustedes, por si acaso, dicen: "el nuevo plan de transporte urbano va a iniciar su proceso". Pero ustedes ya determinan en la previsión de presupuesto de 2013 el porcentaje en el que van a reducir, por lo tanto, el Gobierno ya tiene adoptada una decisión: "vamos a reducir en un 28 por ciento", por lo tanto, o se comen ese 28 por ciento los ayuntamientos, o se lo comen los usuarios o se recorta en un 28 por ciento el servicio, porque ustedes, más allá de que digan que hasta finales de marzo queda por resolver el contenido del plan de transporte urbano, ya han decidido cómo lo van a aplicar. Por lo tanto, no sé cuál es el sentido de todo este proceso de elaboración que usted nos ha detallado.

El Gobierno, su departamento, ya ha tomado una decisión que es firme puesto que la llevan a los presupuestos. Aportaremos esto. Por lo tanto, lo que caiga de ahí ya no nos va a afectar de ninguna forma. Eso va más en la línea de lo primero que decía, de querer desentenderse de este compromiso de ser partícipe, además importante, en el desarrollo de un transporte público sostenible como el de la comarca de Pamplona que de cualquier otro planteamiento. Esa filosofía no es la que entiende nuestro grupo.

Nosotros admitimos que el transporte público comarcal puede tener muchas deficiencias, muchos problemas, que incluso algunos de ellos encarecen su costo y deberían corregirse, se deberían haber corregido. Entre otras cosas, el Gobierno tenía comprometida una ley de movilidad que también era una ley de movilidad de la comarca de Pamplona, que nunca ha llegado a ver la luz. Sin embargo, los hechos consumados ahí están. Por ejemplo, Pamplona, que es el punto neurálgico donde coincide todo el transporte urbano comarcal, está llena de aparcamientos subterráneos en el centro. Eso es una invitación al transporte privado, por lo cual, lógicamente, no va en favor del transporte público.

Además, de una forma muy tímida se ha sido capaz de implantar temas tan básicos para un buen ejercicio del transporte público como es, por ejemplo, los carriles bus, de una forma absolutamente tibia. Pero, además, se han tomado decisiones más políticas que prácticas de incluso abrir muchas líneas que era una evidencia que no serían sostenibles. Recuerdo la del aeropuerto.

Es decir, somos conscientes de que existen problemas, pero una cosa es reflexionar y analizar por qué existen esos problemas, cómo se ha llegado a ellos y cómo se corrigen, y otra cosa es cuestionar la apuesta inequívoca que, desde luego, nuestro grupo tiene por el transporte público de viajeros, en este caso, del transporte urbano comarcal, porque no se puede cuantificar esta apuesta en términos de rentabilidad, no es rentable en la comarca de Pamplona y no es rentable en ninguna otra ciudad del mundo.

Por lo tanto, que hay un déficit con el que tienen que acarrear las Administraciones Públicas es una evidencia. En otros puntos del Estado ¿en cuánto participan los Gobiernos correspondientes y en cuánto las entidades locales? Eso tendrá que ver también con cuál es la capacidad financiera de las entidades locales y cuál es la capacidad financiera de los Gobiernos, y cómo se financian y cómo está el acceso a los recursos y a los ingresos y a los tributos de las entidades locales o de los Gobiernos de turno.

Lógicamente, si los ayuntamientos de la comarca de Pamplona tuviesen que hacerse cargo del déficit total de la comarca de Pamplona… No están en condiciones. Ustedes saben que no están en condiciones. Tendrían que abandonar la mayoría de los servicios que están prestando, ¿por qué?, porque a través de los presupuestos de Navarra en este Parlamento se deciden unas cantidades para financiar el funcionamiento de las entidades locales que no es suficiente. Por lo tanto, claro, no se puede separar este debate del porcentaje y la forma en que se financian los ingresos de las entidades locales a la hora de determinar que en otros sitios las entidades locales aportan tres veces más de lo que se aporta en la comarca de Pamplona para la financiación del transporte. Como ha pasado, por desgracia, por ejemplo, con el IVA. Todo el mundo dice: subimos el IVA, recaudamos un 10 por ciento más. Pues no. Se sube el IVA, pero no se sabe cuánto más se va a recaudar, incluso menos.

¿Y qué pasa cuando empecemos a recortar regularidades, número de autobuses, líneas y en vez de tener los 35 o 36 millones de viajeros que tenemos en estos momentos, caigamos a 30? Volveremos a generar otro agujero en el sistema de financiación. Volveremos a caer también en el transporte urbano en la pescadilla que se muerde la cola. Deterioro de la calidad de los servicios, deterioro de la cantidad de servicios, deterioro del uso y, por lo tanto, caída de usuarios y usuarias y caída, además, de ingresos.

Por lo tanto, creo que queda en evidencia y de una forma muy clara para nuestro grupo cuál es la voluntad del Gobierno, de su departamento, usted la ha expresado, tengo que reconocerle, con plena

nitidez y claridad. Nuestro grupo no la comparte, se lo digo claramente, y, por supuesto, desde este Parlamento, por los medios que tengamos disponibles, intentaremos hacer todo lo posible para que, cuando menos, el Gobierno de Navarra, a través de los presupuestos de esta Cámara, que, aunque estén prorrogados, siguen en vigencia y, además, con mayor cantidad de la que ustedes preveían... Esa es una de las ventajas que en la mayoría de las líneas presupuestarias va a tener el haberlos prorrogado en relación con los que ustedes nos traían, que, mira, los tenemos prorrogados con 7.200.000, si no me equivoco. Tendremos que tomar las decisiones que consideremos oportunas y necesarias para garantizar que el transporte siga siendo financiado por el Gobierno de Navarra, según está previsto y convenido a fecha de hoy. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Jiménez. A continuación abrimos una intervención al resto de los grupos, empezando por Unión del Pueblo Navarro. Cuando quiera, señora Castillo, tiene la palabra.*

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: *Gracias, señor Presidente. Señorías, buenas tardes. Gracias también al señor Consejero y a todas las personas del departamento que le acompañan. Donde el compareciente de Na-Bai lee que el Gobierno de Navarra rompe unilateralmente compromisos en relación con las aportaciones de este presupuesto al transporte urbano comarcal, UPN lee racionalización de servicios, UPN lee sostenibilidad y viabilidad de un servicio que ha sido ejemplar con respecto a otras ciudades. Y desde aquellos momentos de la COTUP y de La Montañesa y demás, ¿cuánto han variado las cosas?, pero sobre todo ha variado una cosa, señor Jiménez, y es que la situación económica actual obliga, y lo digo siempre, en el ejercicio responsable de la labor de gobierno, a priorizar.*

No se han roto unilateralmente los compromisos. Es más, como le ha dicho el señor Consejero, hay una consignación hasta 2012 que se va a pagar. No sé dónde ha leído usted o qué tipo de periódicos lee o quiénes son sus fuentes de información dentro de la Mancomunidad que le están diciendo esto que no es verdad, porque ya ve que no es cierto. Es más, hay una prórroga, lo dijimos también cuando estuvo el Comité de Empresa del Transporte Urbano Comarcal, dijimos que hasta 2013 que no estuviera el nuevo plan de transporte se iba a prorrogar esta misma situación, la aportación que estaba habiendo por parte del Gobierno de Navarra. Pero ustedes siempre que oyen algo, cuanto peor mejor, lo aplican, y además dicen que seguirán haciéndolo así, porque esto debe ser lo que conviene. Pero no es cierto, ustedes pueden decir lo que quieran, pero las realidades luego se imponen.

Ciertamente, tampoco decimos desde UPN y el Gobierno que sean solo los ayuntamientos, como dice usted, quienes tengan que ser ahora los paganos de esta situación, no, tendrán que ser todas las administraciones implicadas, incluida la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, que tiene otro tipo de recursos que pueden también paliar de alguna manera para que se lleve a cabo una mayor aportación por su parte y una menor aportación por el Gobierno. Pero en ningún momento se ha dicho jamás que busquemos la rentabilidad a través de estas cuestiones. Ya sabemos que el transporte colectivo no puede ser rentable, por eso desde 1999 hubo una aportación importante por parte del Gobierno de Navarra, porque evidentemente había que atender un déficit que nació con un vicio, que fue el hecho de que la Mancomunidad no tuviera en cuenta que había unas tarifas sociales que no habían sido incluidas, y el Gobierno de Navarra atendió, en aquellos momentos de mayor bonanza económica. Pero es que ahora, señores, estamos en una situación de precariedad y estamos en una situación que exige raciocinio, equidad y todos los adjetivos que quieran poner en orden a que los servicios sean prestados con responsabilidad y sean prestados con cierta equidad para todos los ciudadanos.

Desde UPN apostaremos siempre por el transporte público, no tenga ninguna duda. Todos los planes de movilidad, es verdad, apuestan también por los aparcamientos disuasorios, pero es que no sé qué tiene que ver eso en realidad con lo que estamos hablando hoy, eso será otra cuestión más global de que se use o no el transporte privado o público. Pero el apoyo al transporte público por parte de UPN no nos lo de denieguen, porque las aportaciones han sido importantes.

Que a partir de ahora hay que analizar las tarifas es evidente, nos lo decían también las personas, miembros del Comité de Empresa, que vinieron. Ellos mismos nos decían: "pongan tarifas que premien a las personas que más lo utilizan". Y es algo que se va a hacer. Decían: "hay servicios que nosotros sabemos que son deficientes; hagan ustedes un estudio de cuáles son y premien a aquellos que son más eficientes". Y lo vamos a hacer. En las aportaciones no entraban, obviamente, porque es una cuestión muy técnica que dejaremos a valoración, como ha dicho el señor Consejero, de los técnicos, que, desde luego, saben más que la portavoz que les está hablando, pero que tienen en cuenta, sin ninguna duda, cuáles son aquellas cuestiones a las que nos podemos comprometer, porque, si no, llegaremos a un momento en el que si se ha aumentado el coste del transporte urbano comarcal en un 3 por ciento y

los ingresos tarifarios solo en un 1,5 por ciento, algo va mal señores, señorías, algo va muy mal y, desde luego, terminará peor si nos tapamos los ojos y seguimos aportando dinero, hasta que llegue un momento en que haya cero para aportar. Y en ese momento es que no habrá sostenibilidad que valga ni viabilidad ni planes que salven el transporte urbano.

Todo lo demás es demagogia, todo lo demás es predicar, pero es que lo difícil es dar trigo en estas situaciones en las que, efectivamente, hay que repartir los recursos públicos de una manera mucho más racional entre todas las necesidades de los ciudadanos.

Por lo tanto, señorías, yo creo que ha quedado muy claro que las intenciones del departamento en absoluto son que no sea deficitario, que lo va a ser sin ninguna duda, porque además ha disminuido el uso del transporte colectivo. Pero no se engañen, hay una cuestión fundamental, y es que cuesta dinero, y la gente no tiene dinero en el bolsillo, y, claro, en fin, también reduce este tipo de salidas que hacían antes o los transportes, etcétera, y eso también ha influido. Pero eso se va a estudiar y se va a procurar que haya unas tarifas más acomodadas y, en fin, que se tienda siempre a un mayor uso para que ese sea más responsable y repercuta menos en la reforma de las tarifas. Por terminar ya, dado que se termina el tiempo, quiero apoyar la nueva planificación que ha anunciado el departamento y que sin duda alguna creemos que va a ser objetiva y racional. Muchísimas gracias.

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

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias, Presidente. En primer lugar, también quiero darles la bienvenida al Consejero y al equipo que le acompaña, así como agradecer la clara información y fácilmente comprensible para hacernos una idea rápida de cómo está la situación en este momento.*

En primer lugar, quiero decir que nosotros estamos de acuerdo en cómo se está prestando en la actualidad el servicio de transporte comarcal, más allá de que siempre se puede mejorar, de que se pueden hacer nuevos estudios que puedan favorecer los trayectos, economizarlos, etcétera. Yo creo que se presta un buen servicio. Y es un servicio que yo entiendo que es necesario. Entendemos que es un servicio, por supuesto, cada uno en su especificidad, como la educación, la sanidad, son servicios que tenemos que prestar a la ciudadanía y que ahora mismo puede resultar que, efectivamente, y no le quito la razón, sea más costoso para el Gobierno de Navarra que antes, pero yo entiendo que tenemos que seguir prestándolo porque es un servicio necesario para la ciudadanía. Hay que ayudarles, porque ¿creemos en la igualdad de oportunidades o no creemos en la igualdad de oportunidades? Tenemos que darles facilidades a los que hemos llevado a vivir a Sarriguren, en esas planificaciones que se han hecho tan fantásticas, que tanta gente ha ido fuera, pero es que luego tienen que venir igual a Pamplona a hacer la compra, a hacer la vida, a hacer su trabajo, los estudios, etcétera. Con lo cual de ahí la importancia de la planificación urbanística, que esa es otra cuestión que nada tiene que ver, pero que al final todo incrementa los gastos, y de ahí la importancia de una buena planificación, y cada vez estoy más convencida de ello.

En cualquier caso, a UPN, tanto que le parece a la señora Castillo que UPN paga, pero UPN no paga nada, le quiero recordar que el dinero es público, que UPN ahora mismo lo está gestionando y que se le ha visto un poco la intención, porque en el proyecto de presupuestos, y usted aquí mismo nos lo facilita en la clara información que nos ha dado, la intención era bajar dos millones de euros para este año. Y entendemos la situación, ya sabemos que no es por gusto, y estas medidas que son tan difíciles de tomar no son agradables para nadie. Yo sé que no lo hacen con una intención de fastidiar ni de molestar, pero es que al final creo que gestionar es priorizar y depende de los criterios que se tengan en cada momento. Desde luego, nosotros no estamos de acuerdo con este criterio de bajar dos millones para el año que viene, y así lo hemos dicho en otras ocasiones.

Por otra parte, hablamos de cómo podemos arreglar esto. Tiene muy difícil solución, porque, por una parte, incrementar el pago de los ayuntamientos también es muy difícil y muy complicado, porque la situación económica de los ayuntamientos está como está. Ahora mismo hemos aprobado las transferencias corrientes y apenas se ha incrementado lo que van a recibir los ayuntamientos, por lo tanto, tampoco les podemos exigir que paguen mucho más, porque no tienen más ingresos. También los ingresos vía impuestos les van disminuyendo al igual que en las ciudades. Por lo tanto, aunque quieran, veo que o cambiamos la financiación de los ayuntamientos, que esperemos que con la reforma del mapa local –que ya dijimos que no era tal, era la reforma prevista para las administraciones locales– tengan que abordar de otra manera la financiación, porque, si no, no les podemos pedir más dinero. Sabemos en qué situación económica están la mayoría de ellos. Por lo tanto, es un problema de difícil solución por esa vía de ayuntamientos. Y por la otra vía, que es el usuario, al final hemos comprobado que, si se incrementan las tarifas, además de la situación económica de que se tiene menos dinero, se coge

menos el autobús, evidentemente, y que eso está influenciando para el menor uso del mismo, también es disuasorio, porque, claro, si luego va y resulta que van tres o cuatro personas de un grupo, al final, igual sale más económico coger un taxi, o por poco más de diferencia la incomodidad es infinitamente mayor. Por lo tanto, subir la tarifa al final conlleva la menor utilización, en eso estoy de acuerdo con los que lo han mencionado.

También tenemos que comprender la situación en la que estamos económicamente, no solamente en cuanto a ingresos del Gobierno de Navarra, pero es que los combustibles han estado en una subida ascendente constante, con lo cual para las empresas que están ahora mismo llevando el TUC es otro problema añadido, y la subida del IVA no podemos olvidar que es otro problema añadido que también va repercutiendo.

En cualquier caso, son todo problemas, pero al final seguimos insistiendo en que tiene que ser el Gobierno de Navarra el que aporte más, porque la Mancomunidad no tiene sino los ingresos que tiene ya establecidos, que tampoco tiene un remanente, el remanente que tenía lo ha gastado, con lo cual la Mancomunidad de por sí es una mera gestora. Tampoco entiendo que esa vía sea la más factible.

Por otra parte, también estuvo el Comité de Empresa de TCC, la verdad, todos los sindicatos juntos. Yo los vi en muy buena disposición, ellos son los que más conocen todos los recorridos que se hacen y nos trasladaron un documento. Creo que hay que atenderles y estar con ellos porque seguro que se les van a ocurrir medidas de ahorro como evitar paradas, con lo cual se ahorra tiempo si se puede evitar un autobús, y cada autobús que se evita sabemos que es mucho dinero. Confiamos en que tanto el Gobierno de Navarra como la Mancomunidad sean capaces de llegar a acuerdos en esta calendarización que nos han planteado y, desde luego, queremos insistir en que tenemos que prestar este servicio, que tenemos que prestar un servicio de calidad, bueno, para que la gente lo coja y queremos decir que, desde luego, tenemos que conseguir que no solamente sea sostenible económicamente para el Gobierno de Navarra, sino que tenemos que tener en cuenta que esto es un transporte sostenible para todos, para el medio ambiente, y que es mucho mejor que el transporte privado. Y ya me mira el Presidente de una manera que no digo nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Esporrín. A continuación, por parte de Bildu-Nafarroa, tiene la palabra el señor Amezketa. Cuando quiera.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Buenas tardes, arratsalde on. Muchas gracias. Muchas gracias, señor Consejero, miembros de su equipo, por la información que nos han facilitado. Por empezar por algún sitio, Unión del Pueblo Navarro cada vez se fía menos de la capacidad de convicción de sus propios Consejeros, porque cada vez con más intensidad sus intervenciones, por lo menos en el Parlamento, van dirigidas casi exclusivamente a contrarrestar a la oposición y no a presumir, empujar o impulsar sus acciones de Gobierno.*

Vamos a ver, he sacado tres conclusiones. La primera: la Banca Mundial es la que ha decidido la reducción de la financiación. La Banca Mundial a través de la señora Merkel, la señora Merkel, a través de la Unión Europea, la Unión Europea a través de señor Rajoy. El señor Rajoy ha dicho que esto tiene que ser así, por lo tanto, la decisión final está donde está. Una conclusión. Segunda: el Gobierno, con el apoyo que le acaban de comunicar del Grupo Parlamentario de UPN, va a determinar rutas, horarios, plantillas, etcétera, para conseguir el ahorro obligado, como consecuencia de la situación económica y, además, mejorando el servicio. De lo que se ha dicho hay que deducir esto. Y la tercera: que la recuperación económica se va a producir después de 2016, porque es lo que está condicionado la reducción de usuarios, y el incremento de usuarios no se va a producir hasta entonces.

Además de esas tres cosas, hay una que, por lo menos a nosotros nos alegra: esta información dice que en el seno de la Comisión del Transporte Urbano han dialogado. Y, al parecer, se han puesto de acuerdo empresa, Gobierno, ayuntamientos implicados, entendemos que tanto en las soluciones como en las aportaciones económicas. Bueno, pues ahora a esperar los frutos de todo eso, poco más nos queda.

A mí lo único que no me acaba de encajar es una tabla, que es la diapositiva 13.20, que habla del acuerdo alcanzado, que fija las cifras de cada uno de los ayuntamientos y finalmente la del Gobierno de Navarra, y algo no me encaja porque esa cifra son 7.572.000 euros y eso es un poco más de la cifra de 2012, pero si se había reducido en un 25 por ciento, no me llega la cifra, no me da. Pero aquí dice: 1.893.077,41 euros trimestrales multiplicados por cuatro, 7.572.000 euros, si yo no me he equivocado. Y en la primera página hay una previsión para este año de 5.282.000 euros, me faltan 2.300.000 euros. Si alguien lo puede aclarar, estupendo.

Una vez más, gracias en todo caso por la información. Parece que es la segunda vez que decimos algo. Esto empieza a tener ya visos de seriedad. Sí, sí, al margen de que pueda haber, supongo, algún error, que tampoco pasa nada. Pero gracias por la información, porque, bueno, aquí está, puesta por escrito y eso es siempre de agradecer.

Los datos comparativos de lo que pasa en unas ciudades con respecto a otras, en fin, no me los puedo tomar muy en serio, porque, ya se ha dicho, sin conocer las condiciones financieras de cada una de esas ciudades, que de algunas conocemos y a lo mejor no de las más cercanas, cambian, enormemente. Pues eso. No nos olvidemos de que aquí seguimos estando, en relación con los ayuntamientos, en una situación patriarcal, en el sentido de que vamos a ver de lo que tengo qué puedo hacer con vosotros, pero como patriarca, no como derechos correctos, completos, reconocidos, con arreglo a las cuales tú verás lo que haces, pero yo exijo lo que me corresponde.

En general, nos parece positivo, importante, este acuerdo alcanzado y las consecuencias. Habrá que esperar, evidentemente, a que no haya problemas de ningún tipo, ni en el servicio ni en la financiación, a partir de marzo, me parece, de 2013, que es cuando se tiene que aprobar, aunque necesiten un tiempo de rodaje los nuevos proyectos, y entonces lo veremos. ¿Qué le queda a uno después de todo esto? Hombre, si yo tuviese que decir que esto es una apuesta clara de Unión del Pueblo Navarro por el transporte público, yo no me atrevería a decirlo, yo diría que no, que no parece que sea una apuesta clara, que lo que puede pasar con todo esto es que más bien nos puede llevar más a un freno de la utilización que a la apuesta por el transporte. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezketa. Por parte del Partido Popular, señora Zarranz, cuando quiera.*

SRA. ZARRANZ ERREA: *Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, buenas tardes a todos, y buenas tardes, señor Consejero y a todo el equipo que le acompaña. Muchas gracias por las explicaciones que nos ha dado. Han sido realmente muy interesantes e instructivas. Yo creo, como le suele gustar decir al señor Barea en alguna otra Comisión, que hay que contextualizar las cosas y hay que poner las cosas en su contexto adecuado. No sé cuántos de ustedes han sido usuarios o son usuarios habituales del transporte público. Yo, en fin, viviendo en Villava y yendo al colegio en San Juan todos los días tenía que coger en su momento, en los años noventa, tampoco hace tantísimo tiempo, una villavesa que me dejaba en Escolapios y otra villavesa que me dejaba después en San Juan. Si tenía suerte y cogía la frecuencia a tiempo y no se me perdía una y no se me escapaba la otra, conseguía llegar al colegio en una hora. Y, obviamente, pagaba dos billetes, con todo lo que eso conlleva, dos para ir y dos para volver. Ahora, para hacer el mismo trayecto, tardo 20 minutos, exactamente, solamente pago una vez, y la frecuencia es bastante más pequeña que la que tenía que sufrir entonces, que, como digo, no hace tanto tiempo.*

Con esto lo que quiero decir es que las cosas han mejorado muchísimo en cuanto al transporte urbano comarcal y creo que eso es algo que no debemos perder de vista. Y ha mejorado mucho, como digo, en no tanto tiempo, no hace tanto tiempo que sufríamos el tener dos empresas y diferentes apaños para ir de un sitio a otro. Es cierto, sin embargo, que todavía quedan muchas cosas por mejorar, y eso es algo que creo que lo vemos todos, y hay que empezar, como ya ha dicho también el señor Consejero, por racionalizar el gasto público, hay que eliminar todas las ineficiencias que hay, hay que hacer una buena revisión de las líneas que funcionan, de las líneas que no funcionan. Es evidente que arreglando esas líneas que no funcionan también racionalizaremos el gasto público, porque quizá habría que plantearse suprimir algunas, yo no sé, en fin, tampoco soy experta en esto, pero creo que es evidente que cuando algo no funciona hay que intentar eliminarlo o arreglarlo.

En cualquier caso, nosotros estamos de acuerdo en que, efectivamente, hay que realizar un nuevo plan, un nuevo borrador. Como ha explicado el señor Consejero, se va a empezar a trabajar en él ahora, habrá un borrador antes del 15 de diciembre, que es ya, dentro de apenas 15 días, y encima con los puentes de por medio. Esperaremos a ver cómo evoluciona y cómo vemos ese borrador. Sí que es cierto, como ya se ha dicho aquí, que hay que contar con todos a la hora de trabajar con esto, los sindicatos, los representantes del Comité de Empresa de TCC que vinieron a la Comisión dieron algunas ideas muy interesantes que creo que hay que tener en cuenta, porque ellos son los que más conocen cómo funciona el servicio.

Sin más, para todo lo que sea, como le decía, racionalizar el gasto público y mejorar este transporte público que es tan importante para todos nos tendrá siempre a su disposición. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Zarranz. Para finalizar el turno de los grupos, tiene la palabra el señor Mauleón, por parte de Izquierda-Ezkerra. Cuando quiera.*

SR. MAULEÓN ECHEVARRÍA: *Eskerrik asko eta arratsalde on guztioi. Buenas tardes a todos y a todas. Quiero hacer algunas observaciones. En primer lugar, apuesta por el transporte público. Si lo medimos en aportaciones económicas, un 28 por ciento menos, lo han dicho ustedes, es la intención para 2013, curiosamente, cuando el presupuesto baja un 8,8. Por lo que sea, el Gobierno de Navarra ha decidido que es menos importante que otros programas, porque, si no, se hubiera rebajado en la misma cuantía que baja el presupuesto. Por lo tanto, alguna explicación*

debería darse porque es un 20 por ciento menos interesante que otras partidas presupuestarias de media.

Otra cuestión. ¿Qué fue del Plan de Movilidad Urbana Sostenible para la comarca de Pamplona? Creo recordar que costó unos 300.000 euros, diseñaba una red de carriles-bus, hablaba de una política de movilidad global, de transporte público, bicicleta, automóviles, etcétera. Nosotros creemos que en ese plan había ideas muy interesantes, pero, según tengo entendido, además de gastarse 300.000 euros en un proceso y en un informe, se metió en un cajón y hasta hoy. Me gustaría saber si se tiene intención de aprobarlo alguna vez, si se ha quedado desfasado, si se va a actualizar y llevar a la práctica.

Un problema de la ineficiencia del transporte público ha venido fundamentalmente, y se lo digo, señor Consejero, ya que son de su partido, de la actitud cerril del Ayuntamiento de Pamplona, que ha sido incapaz de hacer un metro más de carril bus desde los años 80, salvo algunas pequeñas esquinas en Sarriguren, en la rotonda de Berriozar, que se hicieron precisamente con el denostado Plan Zapatero, que yo creo que no fue tan malo. Salvo en aquella ocasión que se hicieron pequeños trozos, la verdad es que tenemos el mismo tramo de carril-bus. Aquel plan de movilidad sostenible planteaba un carril-bus desde Villava hasta Zizur, planteaba otro desde Sarriguren para enlazar con el actual. Yo creo que había políticas ambiciosas para hacer competitivo el transporte público y ganarle viajeros al coche, porque me da pena que ustedes nos hayan contado el plan exclusivamente económico. Deberíamos tener algún objetivo de mejorar viajeros, por lo tanto, de sostenibilidad, por lo tanto, de reducción de emisiones de CO_2, de restricción del uso del automóvil para potenciar el transporte público, pero lo único que nos ha dicho usted es que sale muy caro y que hay que rebajar la aportación.

Otra sugerencia. En su día, se quiso por parte de la Mancomunidad, hace ya unos cuantos años, impulsar que tuviera la propia Mancomunidad capacidad de generar un impuesto verde, un impuesto al transporte en autobús precisamente para financiar el transporte público. Podrían ustedes adoptar algún tipo de medida de ese tipo que ayudara a mejorar la aportación que pueda hacer el Gobierno de Navarra o al menos a mantenerla, de tal forma que no rebaje la calidad, porque, que nadie se engañe, menos aportación del Gobierno de Navarra es reducción de líneas y reducción de empleo. Se traduce en eso. De lo contrario, la otra alternativa para ahorrar sería, efectivamente, mejoras en la eficiencia, pero la eficiencia pasa por decisiones que no están en la mano, creo, de su Gobierno, sino que están en las del Ayuntamiento de Pamplona, precisamente de tener una actitud más abierta a los carriles-bus, que, por cierto, se lo ha pedido el Pleno del Ayuntamiento innumerables veces.

Y, finalmente, una pregunta. En su momento se habló del estudio de fidelizar el uso del transporte público, ustedes quieren primar al usuario más habitual, eso me parece correcto, pero también, como tienen en otras muchas ciudades, a estudiantes. No sé si se tiene alguna previsión de hacer, pero, desde luego, sería muy interesante que desde el Gobierno de Navarra también se apostara por que los estudiantes pudieran tener tarifas sociales que, desde luego, potenciaran su uso y que fueran potenciales usuarios del futuro.

Y una última cuestión. No sé si interpreto bien el gráfico de la página 14, que dice "aportación al transporte público por habitante". Según esta gráfica, prácticamente somos la tercera ciudad o comarca en este caso que menos aporta al transporte público, ¿o se refiere solo a los fondos municipales?, ¿es el conjunto de la aportación pública? Quiero decir que si estos datos son ciertos, sería para estar satisfechos, por lo tanto, no sé a qué viene reducir la aportación. Si aportamos poco, como mínimo, mantengamos ese poco que aportamos; si somos de los que menos aportamos, mantengamos lo que aportamos. Yo creo que es una reflexión bastante interesante. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Mauleón. Para contestar a todas las apreciaciones realizadas por los grupos, tiene de nuevo la palabra el señor Consejero. Cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Con la necesaria brevedad, me voy a centrar en los aspectos importantes y me voy a referir a alguna cuestión que me han preguntado más en concreto. En primer lugar, debo reiterar nuestro apoyo al transporte público a pesar de lo que usted comenta. No queremos, desde luego, que desaparezca la subvención del transporte público para nada. En contra de lo que se ha dicho aquí, en ningún momento se ha planteado ni nos planteamos dejar de apoyar el transporte público de la comarca de Pamplona. En eso tengo que ser muy rotundo, porque no es cierto. ¿Que hemos bajado un 28 por ciento? Sí, señor, pero es que teníamos que haber bajado un 37,5 en las partidas que no eran obligatorias, y esta era una partida no obligatoria. Hemos tenido que hacer un esfuerzo importante para aumentar esta partida y llegar al 28 por ciento, un esfuerzo bastante importante a costa de otras partidas que también son necesarias, pero hemos priorizado. Como dice usted, gobernar es priorizar, y hemos priorizado y hemos subido esta partida en contra de la apariencia que pueda tener esta medida. No vamos a dejar, por*

tanto, de apoyar el transporte público. Lo que queremos es sentar una bases para que ese transporte público sea sostenible, nosotros y la Mancomunidad, no solamente el Gobierno de Navarra, la Mancomunidad también está muy preocupada por este incremento de coste, la Mancomunidad y los ayuntamientos.

Han de saber ustedes que en estos últimos años se han estado financiando déficits no previstos en el transporte público comarcal con excedentes que se tenían de las licencias de taxi, y eso se ha acabado ya, de ahí que la subida de las tasas que se ha previsto este año cubra precisamente eso que se aportaba de excedentes de taxi, casualmente. Y nos han pedido desde la Mancomunidad que establezcamos o valoremos la posibilidad de establecer otras vías de financiación específicas.

Para que ustedes se hagan una idea, con solamente aportar 12 euros por vivienda, por familia, al año se conseguirían 2,5 millones de financiación, 1 euro al mes por familia. Es un impuesto relativamente sencillo de aplicar, y no es una barbaridad, ni muchísimo menos, y recargaría sobre las personas de la comarca de Pamplona, que son las que se benefician de este servicio prioritariamente, se recargaría una parte, que es lógico que la paguen ellas y no que la paguen todos los navarros. Hay que tener en cuenta que el resto de navarros recibe mucho menos apoyo de transporte público y sería una situación un tanto injusta.

Queremos aumentar los viajeros de las poblaciones que están situadas en el perímetro de Pamplona. De los análisis que hacemos, por ejemplo, una línea muy deficitaria es la que va a Zizur Mayor, sorprendentemente, bueno, sorprendentemente no, la gente prefiere ir en coche, eso es lo que indica esta situación, la línea 15, la que va a Zizur Mayor, es de las deficitarias, importantemente deficitarias.

Bueno, yo entiendo que si ponemos un sistema de tarifas en el cual uno pueda hacerse un abono anual, un abono mensual, una vez que tiene ese abono va a utilizar mucho más el servicio y se va a recaudar más, a pesar de lo que pueda parecer, porque se va a incentivar de esta manera ese uso del transporte público. Nosotros vamos por ahí, no vamos por otro tipo de líneas.

En cuanto a cosas un poco concretas que se me han comentado, quiero reiterar al señor Jiménez que en ningún momento le dijimos a la Mancomunidad que en 2012 íbamos a recortar, eso ha debido de ser un error de comunicación o de alguien que no ha entendido bien. Tampoco estuvimos con toda la Mancomunidad, estuvimos con el Presidente, con un alcalde, de la parte directiva, dos personas de la esfera directiva. Yo no sé luego, al final, estas cosas cómo se deforman, pero en ningún caso se ha planteado eso.

Y en cuanto a la aportación que está prevista, que ha comentado el señor Amezketa, es correcta esa aportación trimestral, y se ha calculado como la cuarta parte de lo que sería la aportación de este año 2012 incrementada en un 3,3 por ciento del IPC, que era lo que en una prórroga tendría que plantearse, por eso esa pequeña diferencia que usted ha encontrado, y que está bien encontrada, por cierto –ha hecho bien la operación–, de ahí viene.

Quiero dar las gracias a la señora Castillo, creo que ha tenido una lectura muy correcta de cuáles son nuestras intenciones aquí. En ningún caso, como he dicho, queremos abandonar ni dejar de subvencionar el transporte, sino establecer las bases para su supervivencia, porque entendemos que el gasto se está disparando, y las gráficas que he comentado son evidentes, el gasto se está disparando. Entendemos que ese gasto tiene una razón de ser, pero es nuestra obligación como gestores aprovechar cada euro que se destina, y, por lo tanto, si hay ineficiencias en las líneas, si se pueden corregir determinadas líneas que están dando un mal resultado económico, ¿por qué nos vamos a contentar o vamos a esperar a que el déficit se siga disparando? ¿Nos quedamos contentos así? Yo, como gestor, desde luego, no estoy conforme con esa situación. Por lo tanto, yo creo que hay que atacar estos problemas e intentar llegar hasta donde se pueda.

Estamos encantados de hablar con los sindicatos, con los representantes del comité local, en definitiva, porque siempre estamos abiertos a hablar con todo el mundo que quiera aportar, y, por supuesto, desde mi punto de vista, entiendo que nos interesa mucho atender sus ideas, sus propuestas, porque seguramente saben mucho de lo que estamos hablando, y nos van a poder ayudar para conseguir que esta reforma sea la más correcta.

Se han hecho bastantes menciones, y con esto acabo, a las ineficiencias derivadas de la mejorable situación en cuanto a velocidad del servicio de algunas líneas, se han planteado aquí los carriles-bus. Nosotros estamos de acuerdo con que se establezcan carriles-bus, lo que no podemos hacer es, digamos, retorcer el brazo al Ayuntamiento de Pamplona, que, como ustedes saben, es soberano para estas cosas. Y no se puede hacer un PSIS de carriles-bus, si ya está usted pensando en ello. No tenemos ninguna intención ni creemos que sea supramunicipal un carril-bus de esta naturaleza en el término de Pamplona. Además, de Villava a Zizur no se haría un carril-bus, a mí me parecería un poco excesivo, entiendo que la velocidad tiene que darse en los tramos en que está más conges-

tionada la velocidad, por lo tanto, en el centro de Pamplona, es decir, no tiene sentido poner un carril-bus hasta Zizur cuando el autobús corre lo suficiente, entiendo que se tiene que poner donde se tiene que poner, es decir, donde está más atascado el tráfico, donde hay más concentración, donde hay semáforos, ahí es perfecto, en otros sitios quizá sea más dudoso. Y con esto acabo, y así podemos acabar a tiempo la comparecencia. Muchas gracias a todos.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señorías, y gracias también al señor Consejero, sobre todo, por atenerse al tiempo.*

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre los cambios que considera que se deben realizar sobre el contenido del III Plan de Carreteras en vigor.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Sin más dilación vamos a entrar en el segundo punto del orden del día establecido, que es la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre los cambios que considera se deben realizar sobre el contenido del tercer Plan de Carreteras en vigor, que también ha sido solicitada por el grupo Nafarroa Bai, por tanto, su portavoz, señor Jiménez, tiene la palabra para introducir esta cuestión.*

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *Empezaré haciéndole una petición al señor Consejero, y es que se incorpore a la ponencia sobre fiscalidad que se ha creado en este Parlamento porque ha dado con una fórmula que nos resolvería el Cristo que tenemos, perdón por la expresión. Es equis problema de déficit dividido entre seiscientos cuarenta mil, igual a problema resuelto. Entonces, en vez de perder un montón de tiempo en ese debate sobre política fiscal, ustedes han dado para resolver el problema con una fórmula que, además, no va a fallar nunca, sea el déficit un millón o sean mil millones, porque siempre será cuestión de dividir por seiscientos cuarenta mil y saldrá lo que salga, problema resuelto.*

Esta petición viene dada porque usted, en esta misma Comisión, creo que era cuando explicaba los planes de su departamento, hizo algunas referencias y una de ellas tenía que ver con el tercer Plan de Carreteras, y la valoración que hacía es que consideraba que había que hacer una revisión profunda de dicho plan debido a que, cuando se diseñó, no se había contemplado una hipótesis de crisis económica como la que estamos pasando –bien es cierto que se diseñó en el 2009 y llevábamos año y pico de crisis, pero, bueno, demos por buena esa teoría– y que, por lo tanto, se consideraba que era conveniente hacer esa revisión profunda, calificaba usted. Nosotros nos quedamos con la película y por eso en estos momentos le pedimos que viniese aquí a explicarnos de las doscientas veinticinco actuaciones previstas en qué términos se considera que debe ser esa revisión profunda.

Hizo usted también otra valoración, con la que también nos quedamos en su momento, que es la de que su departamento se encontraba muy lastrado por gastos comprometidos y mencionaba el del peaje a la sombra, por ejemplo, que se lleva, creo, 44 millones entre las dos autovías para el presupuesto, sin meter el Canal de Navarra. Nosotros ya nos damos cuenta de eso y le reconocemos cómo le lastra a su departamento eso. Quizá, la reflexión, y es un debate muy viejo en esta misma Comisión, en este Parlamento, gira en torno a los 329 millones que costó, por ejemplo, la Autovía del Camino, financiados en un banco al 5 por ciento a 30 años, cuánto estaríamos pagando al año, si estaríamos pagando los cuarenta y tantos millones. Buena pregunta, ¿verdad, señor Consejero? Pues quizá con la mitad, incluso con menos, estaríamos financiando la misma obra en el mismo período, pero, claro, eso es decisión de quienes en su momento consideraron que estábamos haciendo un buen negocio y estábamos vendiendo o comprando un buen producto.

En cualquier caso, lo cierto es que, desde el punto de vista de nuestro grupo, el tercer Plan de Carreteras, más allá de que era necesario, y - nosotros así lo expresamos cuando se debatió en este Parlamento, y lo apoyamos, aunque en algunas actuaciones podríamos tener diferencias, estaba destinado a desarrollar un papel muy importante en un momento de crisis como este, que era el de generar cierta actividad económica y posibilitar el desarrollo de actividades y por lo menos paliar la situación de desempleo. Nos preocupa mucho y nos interesa mucho saber en qué términos el Gobierno está reconsiderando esta situación.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Jiménez. Para contestar a las apreciaciones del grupo Nafarroa Bai tiene la palabra el señor Consejero. Cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Muchas gracias, señor Presidente. Señor Jiménez, no dé ideas, que a veces da ideas un tanto siniestras. Lo que le he comentado antes creo que tiene cierto sentido y ya se aplica en algunas otras situaciones de transporte comarcal, y, de hecho, una de las ideas que está presente en la Mancomunidad es la de la creación de un canon de transporte, lo mismo que hay un canon de saneamiento, etcétera.*

No sé si nos habría salido mejor la financiación a través de esta fórmula, no lo sé. En cualquier caso, es la decisión que se tomó y ya está, y

ahora lo que importa es remar con lo que se tiene y eso es lo que tenemos. Disponemos, afortunadamente, de dos estupendas autovías, que están muy bien conservadas y muy bien mantenidas, eso es indudable. Hemos conseguido, por lo tanto, mejorar en gran manera nuestra comunicación con el exterior, creo que han sido dos grandes obras, no se puede negar, y ahí están.

En el fondo, lo que estamos haciendo ahora mismo es pagar poco a poco esas obras, es como si hiciéramos cada año una pequeña inversión –no tan pequeña, en número de millones–, como si estuviéramos haciendo a cachitos, pero ya lo disponemos de salida. En todo esto hay muchas polémicas, efectivamente, hay gente, y es muy legítimo, que opina de una manera y gente que opina de otra. Son fórmulas que se han empleado, en cualquier caso, en otros sitios y que aquí se adoptan.

Entrando en la materia de la comparecencia, y para no demorar mucho más este asunto, quiero decirles que, efectivamente, hay una serie de antecedentes a lo que es este plan de carreteras, que es el tercero e incluso tuvo sus precedentes anteriores. Hubo un avance de plan director de carreteras en 1986, un plan trienal de inversiones 89-91, y luego han venido tres planes de carreteras, 98-2005, 2002-2009 y este en que nos movemos, que es 2010-2018. Por lo tanto, son diez años de plan.

El contenido de este plan –vamos a dar unas pequeñas cifras y luego vamos a ver por qué decíamos en su momento lo que dijimos– prevé actuaciones en unos 1.000 kilómetros en números redondos en la red foral, y las prevé en distintos tipos de actuaciones: en ejes de gran capacidad, redes de interés local en la Comunidad Foral, va estableciendo clasificaciones, red local, ronda de Pamplona, variantes de población, incluso hay un "varios" que se refiere a seguridad y modernización de la conservación. En total, son 225 actuaciones en la ampliación y mejora de la red, con un presupuesto para esas actuaciones, véanse obras nuevas, de 1.248 millones y un presupuesto de conservación de 413 millones de euros. Total presupuestado en números redondos: 1.661 millones de euros.

¿Qué grado de cumplimiento tiene? En el momento en que nosotros entramos y en el que momento en que estamos ahora mismo, tenemos la conexión de la A-12 con la futura A-68 que está en ejecución y que, como todos ustedes saben, porque ya se ha comentado en alguna respuesta a alguna pregunta, ha alargado algún año más su calendario de ejecución y prevé acabar de ejecutarse en 2015. Tenemos la autovía del Pirineo ya en servicio, la variante Irurita-Elizondo en su primera fase acabada, variante de Mendavia, variante de Lodosa, variante de Milagro, variantes de Valtierra y Arguedas, la rotonda de Sarriguren en su fase 1 y el desdoblamiento del tramo variante Orkoien enlace de Arazuri.

¿Qué obras están en desfase en relación con lo que estaba previsto en 2012 y 2013? Tenemos la ejecución del tramo de conexión en la A-15 hacia Soria, la variante y mejora de intersección de Los Abetos con la Nacional 121, el túnel de Erro, el túnel de Mezkiritz, el enlace de Sunbilla, por el que preguntó el señor Amezketa el otro día, y los accesos a Murchante, en la Navarra 121-C.

Grado de cumplimiento, aquí hay una diapositiva especialmente interesante, desde mi punto de vista, porque se ve un poco cuál es el grado de ejecución acumulada vamos a alargarlo hasta 2013, con las previsiones que tenemos de ejecución de 2013. Vemos que se produce una inejecución en la ampliación y mejora de la red viaria, que en 2010 no se da, prácticamente no se da. En 2011 empieza a ser... En 2012 vamos a acabar con una ejecución de 46 millones. Y en 2013, con nuestras previsiones, acabaremos en una ejecución de 93 millones, casi 94 millones.

Y en conservación podríamos decir exactamente lo mismo, con lo cual acabaríamos en una ejecución de 52,55 millones y un total acumulado en 2013 de 146,5 millones de euros.

Causas de que estemos en esta inejecución. Algunas las ha comentado usted, señor Jiménez, y en nuestro análisis, el tercer Plan de Carreteras, evidentemente, no consideró un escenario como el actual, en su decaída de ingresos, delimitación de déficit y deuda, y quizás también la entrada en carga de las nuevas concesiones en la A-12 y la A-21. Como descarga de esta no previsión en la que entiendo que todos participaron, porque usted mismo ha reconocido que dicho plan se aprobó en este Parlamento, habría que decir que ninguna administración españolas en general previó este escenario, quizá era difícil de prever, ni la Administración del Estado, ni ninguna administración autonómica, y así nos ha ido. Por lo tanto, digamos que el "mea culpa" nos lo tenemos que echar todos.

De todas maneras, las previsiones, en términos globales, desde mi punto de vista, eran demasiado optimistas. Preveíamos 1.661 millones de obra y en los últimos tramos, descontando las previsiones que teníamos hasta 2013, hubiéramos tenido que ejecutar 274 millones de euros de promedio para cumplir con el plan. He de decir que esto es el presupuesto total o era el presupuesto total hace dos o tres años del Departamento de Fomento, incluido vivienda, urbanismo, transporte, todo. Difícilmente se podía haber acabado esto. Desde mi punto de vista, quizá es una manera de redactar estos planes, que se van haciendo ya con una cierta mecánica, y así se habrían hecho los planes

anteriores, supongo yo, se habrían ido arrastrando las obras que no se ejecutaban para el plan siguiente, porque, realmente, desde mi punto de vista, más que un plan es un catálogo de obras que hay que hacer. Es decir, tenemos un catálogo de obras que se pueden establecer como necesarias, se establece una programación, eso sí, en eso se caracteriza el plan, pero las previsiones son desmesuradas para lo que es una consideración normal de destino presupuestario que puede hacer el departamento para acometer obras. Y, desde luego, no tiene recursos asegurados, no hay ningún recurso que garantice que se puedan hacer.

Este gráfico que les enseño aquí muestra un poco lo que veníamos diciendo, es decir, he previsto en las dos primeras filas lo que sería la previsión y la ejecución que hemos ido haciendo, partiendo de que en 2014 tampoco ejecutáramos, vamos a suponer que no vamos a ejecutar nada, puestos en el peor de los casos. Tendríamos acumulado en aquel momento una importante cantidad de recursos sin acabar, perdón, hasta 2013, y tendríamos que gastar 303 millones cada año para cumplir las previsiones del plan, por lo tanto, estaríamos de alguna manera haciendo una previsión ya no optimista, sino absolutamente descabellada.

En la segunda parte del cuadro he previsto una evolución de presupuesto total del departamento, quitándole AVE y concesiones. Y, como ven ustedes, estos son los datos del 10, 11 y 12, son los que existen. En 2013 esta era la previsión del presupuesto rechazado. Vamos a suponer que esta misma cantidad se mantenía en 2014 y preveo que a partir del 2015 el presupuesto del departamento, excluidos AVE y concesiones, va incrementando en un 10 por ciento anual, porque mejora la situación económica, salimos de la crisis, etcétera, y, por lo tanto, nos plantaríamos en 177 millones en 2018.

¿Qué supondría en porcentajes respecto de lo que tenemos que gastar teóricamente? Como ven ustedes, hay unos porcentajes elevadísimos que son absolutamente imposibles de hacer frente. Por lo tanto, con las previsiones de gasto hasta 2013, si distribuimos nos dan estas cifras de 303 millones. Lo razonable, entendemos nosotros, es que la ejecución del total del departamento en cuanto al plan de carreteras esté entre el 25 y el 30 por ciento del presupuesto, excluido AVE y concesiones nuevamente, con lo que estamos hablando más o menos de unos 50 millones de euros, de los cuales destinaríamos unos 25 o 30 a conservación, y el resto a actuaciones nuevas. Esto son hipótesis razonables. Por lo tanto, en cualquier plan que hiciéramos deberíamos partir de un cuadro de esta naturaleza, que podríamos discutir y podríamos analizar cómo lo hacemos y, a partir de ahí, prever que hasta 2018 vamos a tener unas posibilidades presupuestarias determinadas y vamos a hacer unas obras ajustadas a esas posibilidades presupuestarias. Esto sería, para mí, un plan razonable.

¿Qué prioridades técnicas tenemos? En primer lugar, para nosotros es muy importante, con la actual situación, la conservación y la rehabilitación de las carreteras existentes. Creemos que hay que destinar una cantidad fija, que no debemos en ningún caso aplazar. ¿Por qué? Primero, porque incide directamente en la seguridad de los usuarios. Un mal estado de la carretera, evidentemente, genera inseguridad. Segundo, porque aplazar ese tipo de trabajos al final resulta muy caro. Es decir, las reparaciones que se van dejando, al final, cuestan mucho más que si se hacen en su momento. Y, tercero, porque además esto puede ser una fuente potencial de reclamaciones patrimoniales al Gobierno de Navarra, en casos de accidentes. Por lo tanto, debemos tener también mucho cuidado con esta cuestión.

Por tanto, prioridad, la conservación, y luego hagamos las actuaciones que entendamos más urgentes, más importantes, más necesarias. Hay muchas, hay doscientas y pico actuaciones previstas en el catálogo. Yo aquí he puesto algunas, evidentemente, no quiero limitar el número, pero aquí están priorizadas, digamos, las seis que nosotros consideramos que son prioritarias en la situación de las carreteras ahora mismo en Navarra.

Por lo tanto, ¿qué propondremos al Parlamento? Un nuevo plan que, en principio, quisiéramos que se ajustara al período 2014-2018, que tenga previsiones ajustadas a lo que va a ser la realidad de nuestras previsiones presupuestarias, que planteemos un fijo en conservación y, luego, un desarrollo temporal en función del resto que tengamos. Por lo tanto, factibilidad presupuestaria, compromisos e inversiones anuales y, quizá –es un tema que tenemos que hablar–, fuentes de financiación complementarias para mantener las carreteras, para hacer nuevas carreteras, etcétera. Y redactaremos este plan durante 2013. Y con esto cierro la comparecencia y me someto a sus preguntas.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Pues muy bien. Señor Jiménez, para contestar a las explicaciones dadas por el señor Consejero, tiene nuevamente la palabra.*

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *La verdad, señor Consejero, es que prefiero que no nos diga cosas que después nos obliguen a tener que volverle a llamar aquí. Más sincero no puedo ser. Es casi como plantear la conveniencia de hacer otro plan o no. Otro para que sea el cuarto y acabe igual, este grupo casi que prefiere que no.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Yo no quiero eso.*

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *No, no, no, claro, usted dice que se hará el cuarto Plan y que se cumplirá al pie de la letra. El problema es que el segundo Plan de Carreteras acabó como el rosario de la aurora, y algunas de las actuaciones que estaban previstas y de las que nunca se supo nada se incorporaron al tercero y otras no, o sea que algunas se perdieron por el camino. Ahora resulta que las que se incorporaron al tercero tampoco se ejecutan, y ahora nos anuncia que va a empezar otro nuevo cuarto Plan, creo que le he entendido eso al final, no sé si igual me he equivocado, creo que le he entendido que tenían intención de presentar un nuevo Plan 2014-2018. Yo le digo que casi déjenos como está. Porque, claro, con el tema de infraestructuras, los planes que han venido a este Parlamento son muchos y han tenido muy poca formalidad y han sido muy poco objetivos a la hora de plantear... Porque, mire, usted dice que es demasiado optimista, que casi parece un catálogo. Es que a mí me gusta este método, a mí personalmente y a nuestro grupo nos gusta, porque es muy claro y muy transparente, y lo trae el Gobierno, porque si fuera que este Parlamento se ha inventado un plan que se lo ha impuesto al Gobierno y el Gobierno a la hora de llevarlo adelante se da cuenta de que no está en condiciones de poder hacerlo, podríamos por lo menos discutir en otros términos, quizá ustedes tuvieran más razón, pero tanto el segundo Plan de Carreteras como el tercero, en su configuración, este libro que tengo yo aquí, a mí me gustan, porque son muy claros en cuanto a las actuaciones que se marcan y, sobre todo, porque permiten medir el cronograma de ejecución y la previsión de inversiones año a año, obra a obra, etcétera. Eso es muy importante a la hora de poder evaluarlos y saber en qué medida el Gobierno está cumpliéndolos o no está cumpliéndolos.*

Hay otros planes como el Navarra 2012, como el no sé qué, que se quedaron ahí. Mire, la verdad es que nosotros diferimos. Claro, yo sé que no tiene mucho sentido que empiece en este libro hablando de los compromisos que van adelante. Dice que estarán construidos los túneles de Erro y Mezkiritz. Evidentemente. U otras muchas. Estará finalizada la totalidad de los ejes Tafalla y tal. Evidentemente, es que, si no, ¿adónde vamos?

El problema es que su antecesor cuando vino a esta Comisión fue muy sincero y dijo: "no tengo ni un euro para baches". Y eso marcó mucho ya su devenir en el departamento. En aquel momento en esta Comisión, independientemente de la valoración que hiciésemos, se lo agradecimos, porque por lo menos era un planteamiento sincero de la situación en la que se encontraba ese departamento en relación con la del Gobierno de Navarra. Por eso le digo que nos gustaría que nos dijese realmente lo que cree su departamento que está en condiciones... Antes nos ha dicho que han tenido que pelear incluso para que la partida del transporte urbano no bajase más, para conseguir que solo bajase el 28 han tenido que pelear. Bueno, pues con ese planteamiento díganos realmente qué posibilidades de ejecución de actuaciones en volumen, porque, claro, no le digo nada de que hasta 2012 tenían que haber estado ejecutados, me salen a mí 453 millones, y que, además, sumando los 108 del 2013 nos iríamos a 561 millones. Eso usted mismo ha dicho que ni de lejos. Pero ¿cuánto?, ¿cuánto le da el Gobierno a su departamento para gastar en cualquiera de las actuaciones previstas en este plan? Porque para nosotros eso es muy importante, entre otras cosas a este plan le teníamos un cariño especial, no compartíamos la totalidad de las 225 actuaciones, teníamos diferencias en algunas, pero, en general, le tenemos un cariño especial, porque cuando lo debatimos en este Parlamento admitimos que, a diferencia, por ejemplo, del segundo, que tenía muchas infraestructuras generales, tenía vocación de centrarse mucho en una mejora sustancial de las condiciones de nuestras carreteras, de la red foral, comarcal, etcétera. Pero, todo esto se ha venido abajo.

Y acabo ya con un último planteamiento. Yo no voy a hacer ahora un alegato ni a favor ni en contra del famoso Plan Zapatero que antes alguien ha puesto encima de la mesa, pero nosotros sí creíamos que el tercer Plan de Carreteras, como el Plan de Infraestructuras Locales, era una de las actuaciones importantes que tenía que hacer la Administración a la hora de invertir, de gastar para generar o para mantener cierta actividad económica que posibilitase por lo menos sostener el empleo, generar actividad, generar más ingresos, etcétera. Y, sin embargo, visto lo que usted nos dice, y dudando de que su voluntad, que no ponemos en duda, se pueda incluso ver cumplida en esas previsiones, desde luego, creemos que estamos en un mal negocio en relación con la capacidad del Gobierno no ya para para cumplir el plan, que evidentemente está roto, sino para hacer de este plan por lo menos un pequeño elemento que incida en la actividad económica y en la generación de empleo, que creemos que es fundamental.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Jiménez. A continuación, por parte de UPN, tiene la palabra la señora Castillo. Cuando quiera*

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: *Gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero agradecer la claridad, no solo en la vertiente pedagógica de la exposición, sino también en la vertiente del realismo que ha presidido la comparecencia del señor Consejero, y decirle al señor Jiménez, que ha reconocido que se aprobó por todos el tercer Plan Director de Carreteras de Navarra, que en él se*

indicaba, y leo textualmente para no equivocarme, que "debe contemplarse en un contexto socioeconómico marcado por una fuerte recesión económica que obliga a la Administración Púbica a una revisión rigurosa de sus presupuestos, por lo que en cada momento se adaptará a las disponibilidades presupuestarias que el Parlamento de Navarra apruebe para cada uno de sus ejercicios, sabiendo que el tercer Plan Director cuenta con un margen de flexibilidad que le permitirá adecuarse a mayores o menores recursos económicos".

De aquí se extraen dos cosas: que ustedes sabían desde un principio que el plan que ustedes aprobaron podía no cumplirse según los recursos económicos, y está claro que los recursos económicos de aquel momento y los actuales no son los mismos, y ustedes lo aprobaron, con lo cual, en fin, algunos de sus argumentos decaen un poco ahora en cuanto a que no le parece bien que se hagan unas perspectivas por parte del departamento con respecto al plan del 2014, pero es que hay que hacerlas, porque, efectivamente, aquí cabe poca política y mucha gestión, y esa gestión se tiene que llevar a cabo por parte de los técnicos, que van a ser quienes determinen qué redes son prioritarias para su remodelación y cuáles no lo son, o cuáles se pueden hacer nuevas y cuáles no, dependiendo siempre de los ingresos. Porque esto está muy claro, y nos puede gustar mucho a todos, como he dicho en muchas ocasiones, a este departamento y a este Consejero y a este grupo les gustaría que tuviéramos unos ingresos que subieran como la espuma y pudiésemos hacer todas las redes locales de todos los ayuntamientos que nos lo han pedido y absolutamente todas las vías de gran capacidad que, sin duda alguna, Navarra tiene muchas e importantes, aunque podría tener muchas más, pero nos tenemos que acomodar a la situación, que es la capacidad de resiliencia que se le pide a un Gobierno, que es la adaptación a la situación concreta que le toca vivir. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Mucha gracias, señora Castillo. Por parte del Partido Socialista, señora Esporrín.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias, Presidente. Quiero darle las gracias también al Consejero por la información y preguntarle si nos la puede trasladar por escrito, porque la verdad es que ves los cuadros y casi no te da tiempo de tomar notas. En el primero punto nos la ha trasladado y estábamos muy contentos por ello, pero vemos que pronto cambia, si nos la puede trasladar, le agradecemos la información.*

Me ha llamado la atención una cosa. Yo no estaba ni usted tampoco, por eso no le pido explicaciones, pero me llama la atención que cuando la Consejera dio la rueda de prensa en aquel momento decía que era un plan hasta el 2016, de 2009 a 2016, y luego, curiosamente, cuando se imprime el libro es de 2010 a 2018. Cómo varían los años, como si fueran días. Eso me llama la atención, pero, vamos, no le pido explicaciones. Cuando dio la rueda de prensa era en ese sentido y luego se hizo el libro y ya tenía dos años más de margen.

Y quiero decir que, efectivamente, se debatió y, no he mirado las actas, pero estoy convencida de que nuestro grupo lo apoyaría también en aquel momento, pero la verdad es que me decepciona un poco porque, como usted ha dicho, es poco riguroso, demasiado optimista, con una capacidad que en aquel año, en el 2009, noviembre del 2009, cuando ya estábamos más que de sobras inmersos en una grave situación económica. Por lo tanto, tampoco debe ser tan llamativo, lo que siempre se pone en todas las obras y en todos los planes, "según los ingresos que tenga el Ejecutivo", quiero decir que no es específico de este, sino que en otros que yo recuerdo de épocas anteriores y en otros planes de previsión a largo plazo, siempre se pone esa coletilla, según los ingresos, o sea, quiero decir que me llama la atención que no viera cómo los ingresos estaban cayendo considerablemente y estableciera esta previsión de ejecución de gastos que, efectivamente, al menos doscientos y trescientos millones como tendríamos que ejecutar en este momento es, como todos comprendemos hoy en día, prácticamente imposible.

Por otra parte, nos llama la atención que en la previsión que el Gobierno había hecho para el 2013, que afortunadamente no se ha aprobado, había una disminución para refuerzo de firmes, que usted ha dicho que era prioritario. Yo también coincido con usted. A mí me parece que no hay nada peor que tener unos firmes en malas condiciones que pueden crear accidentes y donde tanta vida humana, y en especial de gente joven, se pierde. Por lo tanto, yo coincido en que esa debe ser la prioridad. Pero en la previsión que ustedes hacen ya rebajan más de un millón de euros la reparación de firmes. Habían previsto en un principio que en 2012 había veintidós millones y pico, y en 2013 su previsión era de veinte millones novecientos y pico mil, o sea, que ya es un millón y algo más de descuento que ustedes habían previsto. Con lo cual nos llama la atención que, si tanto quiere incidir en la reparación de los firmes, baje tanto dinero en este asunto.

Y en cuanto a la previsión que usted ha hecho de hacer un nuevo plan, yo casi lo prefiero. Prefiero tener un plan acorde a la realidad, que sepamos exactamente en qué márgenes más o menos nos vamos a poder mover estos años y así luego poder exigir su cumplimiento, porque ahora ¿qué vamos a exigir de este plan que usted mismo nos dice que es imposible de cumplir? Por lo tanto, prefiero, si es que además ustedes lo van a hacer así, que sea

un nuevo plan, pero sí le pediría que sea riguroso. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Esporrín. Por parte del Grupo Bildu-Nafarroa, tiene la palabra su portavoz, señor Amezketa. Cuando quiera.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Muchas gracias, señor Presidente. No voy a retirar la felicitación de antes por los datos, pero esta vez no ha habido ninguno y me hubiese encantado, se lo aseguro, porque con lo que hemos visto no podemos enjuiciar exactamente el asunto.*

Vamos a ver, "la realidad presupuestaria es la que manda en todo, es la que nos impide tener fondos suficientes". Ya, pero ¿qué mimbres tenemos o qué mimbres tiene este Gobierno para modificar esa realidad presupuestaria? Porque uno de los que hemos conocido es una reducción de impuestos en las partes superiores de las tarifas en los últimos años, esa sí que la hemos conocido, y unos menores ingresos fiscales como consecuencia de una menor exigencia fiscal, eso lo hemos conocido perfectamente. Dependiendo de con qué mimbres se quiera trabajar, pues hay un resultado. Si ustedes quieren seguir haciendo que solo determinadas personas, determinados estamentos sociales sean quienes aguanten, sufran y paguen la crisis, efectivamente, el problema será de difícil solución.

Señora Castillo, con todo el cariño, ha hecho usted una lectura equivocada de eso que ha leído textualmente, y se lo voy a aclarar. Esa era la justificación que daba el Gobierno para explicar por qué ese plan era así y no era más reducido con el mismo contenido en el tiempo. Era la explicación que daba el Gobierno. Yo tengo aquí dos terceros planes, diferentes, los dos editados por el Gobierno de Navarra. En uno, para empezar, pone 2009-2016, es el primero. Aquel con el que se trabajó, el que estuvo en información pública, entre otras cosas. Y acabamos de ver otro, que también está aquí, que es del 2010-2018, el definitivo, el que pasó por el Parlamento. Y el Parlamento, claro, lo aprobó. Las discusiones fueron así de grandes, precisamente por eso, y ese es el argumento que da el Gobierno, no es un argumento de prevención, de no sabemos qué va a pasar, no, lo hacemos así porque estamos en esta situación y eso es lo que justificaba y lo que intentó justificar todos los retrasos. ¿Y en qué momentos? Pues mire usted, va a salir aquí a relucir en cualquier momento posterior, y yo me voy a dar el gustazo de volver a leerles a ustedes los argumentos del señor Miranda para aprobar el Plan Navarra 2012, porque en cuanto pase el 31 de diciembre vamos a tener que hablar de ese plan. Y una de las cosas que se dice es que no hay ningún problema de financiación, porque los cuatro mil quinientos ochenta y tantos millones o algo así que eran los tenemos, están, esa es la expresión exacta, finales de 2008. Pero el mismo señor Miranda, cuando en octubre de 2010 –la crisis era ya muy conocida– se aprueba el Plan Moderna, y está haciendo las loas del plan, dice: "ahora, en este momento en que en Navarra ya hemos superado la crisis, y ya viene la bonanza"... Pues esas lumbreras, con arreglo a las cuales ustedes han hecho la política, estaban o están en sus filas. Yo les voy a tener que pedir a ustedes que nos hagan, por favor, un manual de comportamiento de la oposición. ¿Cómo entienden ustedes, a ver, qué les gustaría? Todos culpables porque todos votamos a favor, en este caso, por lo tanto, culpables. Y ahora, como ha dicho el señor Consejero, a remar, a remar todos en esta situación, con lo que se tiene. Ya, pero es que es una chalupa. Cuando se aprobó, léanse lo que se decía: "transatlántico"; transatlántico pero ¿cómo?

Una cosa más. Por recordar cosas, Plan Moderna. Cada vez que se habla de eso, oigo la misma coletilla: ya, pero si vosotros no... –nos abstuvimos–, si no os pusisteis enfrente. Y luego resulta que permanentemente estamos teniendo que oír que somos los del "no", los del eterno "no", los del a todo "no". Insisto, hagan un esfuerzo, preparen un manualito, por lo menos para que nos lo podamos estudiar, y a ver qué nos parece.

Aquí, señor Consejero....

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Le ruego vaya terminando.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Sí, enseguida. ... hay distintas posiciones, y algunos sí hemos sufrido este plan, pero abundantemente, y hemos discutido y hemos reñido, y nos hemos empeñado, en su momento, en algunas cosas. ¿Es catálogo? Es catálogo porque, al final, como en algunas otras cosas a las que estamos acostumbrados y nos vamos a acostumbrar más, es la cesta en la que cae todo lo que se está recogiendo de las cosas anteriormente no hechas. Una buena parte de este plan consiste, efectivamente, en lo que no se terminó, pasado el tiempo, en el segundo.*

Termino diciendo que en este tema hay ocasiones en que uno siente que está aguantando una tomadura de pelo, pero así, continuada. ¿A quién le vamos a echar la culpa? Pues por lo menos a Unión del Pueblo Navarro. Porque yo entiendo la posición del Consejero actual, que se ha encontrado lo que se ha encontrado, y que dice "a esto no hay por dónde meterle mano, si quiero hacer algo tendré que empezar a remodelar". Nos da miedo a todos, se lo juro, se lo juro que nos da miedo a todos, pensar solo en eso, pero cuando se han hecho esos planes, oiga, cómo funcionaba el mar-

keting, a todas las horas del día, y las ruedas de prensa...

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

SR. AMEZKETA DÍAZ: *... y todas esas cosas. Seamos realistas, que nos irá mejor a todos. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Gracias, señor Amezketa. Tiene la palabra, por parte del Partido Popular, la señora Zarranz. Cuando quiera.*

SRA. ZARRANZ ERREA: *Muchas gracias de nuevo, señor Presidente, y gracias de nuevo, señor Consejero, por las explicaciones que nos ha dado. Yo también, como han hecho otros portavoces, agradecería que nos facilitara la información, porque la verdad es que eran muchos datos, yo no he tenido tiempo de copiarlos todos, aparte de que desde aquí se ve bastante mal la pantalla. Le agradecería que nos hiciera llegar la presentación.*

La verdad es que tengo que decir que me ha dejado usted bastante preocupada porque, en fin, un plan previsto para 2009-2016 o 2010-2018, no voy a entrar a valorar eso, que a mitad de recorrido ya se diga que era un plan absolutamente excesivo, que era un plan nada realista, que preveía gastar en carreteras, como ha dicho usted, lo que era todo el Departamento de Fomento y Vivienda en conjunto, me deja muy preocupada, porque creo que se han hecho las cosas muy mal y, en fin, creo que alguien tendría que asumir responsabilidades o dar explicaciones por ello. Usted, obviamente, no, porque no estaba, pero, en fin, alguien tendrá que explicar por qué se hace un plan de semejantes dimensiones en el año 2009, cuando ya veíamos la crisis que nos estaba viniendo encima.

Ha dicho usted también que habría que hacer un nuevo plan o que va a hacer un nuevo plan. Nosotros realmente no sabemos si lo necesario es tanto un nuevo plan como reformular el actual, en cualquier caso es evidente que hay que hacer cambios, eso está clarísimo. Pero sí que me gustaría saber con qué dinero va a contar ese nuevo plan, más que las obras que van a entrar en él, qué dinero realmente va a tener usted a su disposición, porque, como también se ha dicho aquí, el señor Astiz dijo que no tenía ni un euro para arreglar baches. Claro, podemos hacer otra vez lo mismo, podemos volver a hacer un plan quizá más ajustado que el anterior, pero si no tenemos dinero para ejecutar las obras, dentro de equis tiempo, cuando venga usted otra vez aquí, nos va a volver a hablar de inejecución del plan. Entonces sí que me gustaría saber de qué dinero se va a disponer para ello.

Repitiendo lo mismo un poco, hablando sobre los baches, dice usted que va a dar prioridad a la conservación de las carreteras. Me gustaría saber lo mismo, de cuánto dinero va a disponer el departamento para esta conservación. Ahora mismo estamos con presupuestos prorrogados, y esta es una cuestión que a mi grupo, particularmente, le preocupa bastante, en qué va a quedar el presupuesto para el departamento y, concretamente, para las carreteras.

Vuelvo a repetir que nosotros creemos que es muy importante reformular este plan o hacer uno nuevo o como se le quiera llamar, pero que sea realista, una cosa es todo lo que habría que hacer y otra cosa es todo lo que vamos a llegar a hacer. Y, desde luego, nos gustaría que se nos explicara con cuánto dinero se va a contar para hacer este plan. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Zarranz. Para responder a los grupos, tiene nuevamente la palabra el señor Consejero. Cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Gracias, señor Presidente. Empiezo diciéndoles que les enviaremos el viernes esta documentación a los grupos, vía e-mail, si les parece bien, para que la tengan, la impriman, hagan lo que quieran. Disculpen el fallo, dado que era una presentación cortita, pensaba que tampoco tenía mayor trascendencia el asunto, no ha habido ninguna maldad en mi caso.*

Esto de que mi antecesor dijo que no tenía ni para baches la verdad es que yo creo que fue un poco excesivo, perdonen la calificación. Evidentemente, para baches sí que tenía, y tenemos, no tenemos para toda la conservación que quisiéramos hacer, pero sí que hay un presupuesto que se destina a conservación y que nos gustaría que en el futuro se consolidara incrementándolo un poquito más. Si bien es cierto que estamos haciendo un esfuerzo muy importante, concretamente el Director General está muy enfrascado en eso, en desentrañar el tema de conservación, porque es totalmente complejo, tenemos varias zonas de conservación, tenemos que homogeneizar las cosas, tenemos que intentar perfeccionar y conocer exactamente, digamos, todos los elementos que constituyen la conservación, para intentar optimizarlos.

Efectivamente, hemos bajado de veintidós a veinte millones, como usted decía, pero dentro de ello hay un esfuerzo que se está haciendo ya desde hace años, no desde que estoy yo, evidentemente, para intentar racionalizar determinadas partidas de conservación. Por ejemplo, por citarles una, que ha sido particularmente exitosa en este tema, que ha sido el asunto de la conservación de rotondas, áreas de descanso, vegetación que hay en las mismas, etcétera. Ahí el camino ha sido pasar de unas rotondas llenas de flores que había que plantar cada dos por tres y con unos riegos, a sistemas mucho más estables, que no necesitan riego ni

tanta atención. Esto, evidentemente, no desmejora. Quizás no es tan vistoso el estado de las rotondas, pero entendemos que los tiempos requieren que hagamos este tipo de correcciones de manera que podamos ahorrar recursos en esta materia. Y, por ejemplo, en esta partida creo que hemos pasado de unos cinco millones más o menos, que habíamos destinado antes, a los dos o algo por el estilo de ahora. Se ha hecho un esfuerzo muy importante. Las áreas de descanso siguen estando limpias, las rotondas no están abandonadas, pero hemos ido cambiando cosas que, lógicamente, había que hacer.

He dicho claramente que no es posible cumplir el plan. Es verdad, no es posible cumplirlo. Creo que en su momento se diseñó, como hemos comentado antes, como un catálogo de obras, que yo comparto con usted, que a mí también me gusta el catálogo de obras, me parece ilustrativo, está todo ahí puesto, está, además, muy bien reflejado, incluso las valoraciones económicas son bastante ajustadas –la verdad es que luego haces esos proyectos y salen bastante ajustados–, o sea que es un buen catálogo de obras, pero entiendo que un plan tiene que transcender ese catálogo de obras. Hay una programación también, evidentemente, pero creo que el plan tiene que establecer qué vamos a hacer, que eso aquí hemos visto que quizá fuera excesivo, en qué tiempo lo vamos a hacer, ya había programación, con qué recursos, y cómo lo vamos a seguir. Yo creo, en este sentido, que lo que ha fallado en este plan, probablemente, es esa previsión de qué recursos habría disponibles en el período de tiempo de desarrollo del plan y, por lo tanto, en ese sentido ajustar lo que íbamos a hacer a esas previsiones de recursos. Era la mecánica que se empleaba tradicionalmente. Estos planes de carretera tienen una inercia de muchos años, se hacen así. Por lo tanto, creo que tampoco hay que rasgarnos las vestiduras ni decir que esto es culpa de UPN, yo creo que eso no nos lleva a ningún lado. Lo que nos lleva a algún lado es decir dónde estamos ahora, qué es lo que vamos a hacer en el futuro y cómo lo vamos a hacer, de qué dinero vamos a disponer para hacerlo. Y eso es mirar las cosas en plan positivo y decir "bueno, vamos a hacerlas".

¿De qué dinero vamos a disponer en el futuro? Es lo que intentaremos determinar en el plan. En conservación, nosotros vemos que con una cantidad en torno a los veinticinco o treinta millones vamos a andar bien, con menos vamos a andar peor, esa es la verdad. Y, por lo tanto, nuestro objetivo sería andar en esas cantidades anuales, ese sería nuestro objetivo en conservación. Y en el resto tendremos que ver la evolución de los ingresos en el futuro, tendremos que establecer unas hipótesis de evolución de ingresos y de disponibilidad, por lo tanto, de recursos para destinar a carreteras. Yo, desde luego, no tengo una bola de cristal ni nada que se le parezca, pero tendremos que hacer hipótesis, y tendremos que validarlas todas, tendremos que decir que sí, que esto puede ocurrir, y que esto es razonable, y si en el futuro podemos hacer más, pues miel sobre hojuelas, haremos más, y si hacemos menos, pues tendremos que hacer un seguimiento para ver por qué estamos haciendo menos y dónde nos estamos desviando y qué es lo que hay que corregir. Pero, en principio, esta labor es complicada, porque el mundo evoluciona a veces de manera inesperada, el mundo económico, me refiero, el mundo económico, social, político, y entonces no nos queda más remedio que hacer unas hipótesis lo más razonables posibles, no excesivamente alegres, pero sí exigentes y, a partir de ahí, establecer una periodicidad y unas obras que sean las que tenemos que hacer.

He de decir de todas maneras que, por la información que yo tengo, estos catálogos de obras, cuando venían al Parlamento, se solían engordar, porque entraban muchas más obras de las que se presentaban. También es lógico. Es decir, los grupos, en la legitimidad de su acción, intentan meter obras quizás de ayuntamientos más cercanos o que puedan beneficiar más a intereses absolutamente legítimos, pero estas obras engordaban, y, por lo tanto, lo que sucedía, o lo que ha sucedido, por lo menos, con este plan es que ya, de salida, uno divide la cantidad económica entre el número de años y eso llama la atención, es un dato de contraste muy sencillo y que llama la atención. Ya se veía que la cosa… Cualquiera hubiera podido darse cuenta de que esto no era...

En definitiva, lo que tenemos que hacer es una revisión de ese plan, llamémosle como le llamemos, porque estar hasta 2018 con este plan que todos sabemos que es imposible que se cumpla me parece un ejercicio un tanto inútil. Es preferible revisarlo, ya le pondremos el nombre que ustedes quieran, intentaremos ser rigurosos, intentaremos priorizar, intentaremos ser razonablemente acertados en nuestras hipótesis y lo volveremos a traer aquí a ver qué ocurre. Ustedes decidirán sobre esta cuestión y tendremos oportunidad de debatirla y hacer el mejor plan de carreteras que quepa hacer con lo que tenemos aquí. Y nada más, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Vamos a interrumpir la sesión por un minuto, dos minutos, y continuamos con las preguntas que a continuación realizará el Parlamentario Foral señor Ayerdi. Muchas gracias.*

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 18 HORAS Y 26 MINUTOS.)

(Se reanuda la sesión a las 18 horas y 29 minutos.)

Pregunta sobre la desviación en el coste de ejecución del tramo de la A-21 entre Venta de Judas y Yesa, presentada por el Ilmo. Sr. D. Manu Ayerdi Olaizola.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Señorías, reanudamos la sesión para seguir con los dos puntos del orden del día que quedan pendientes. En primer lugar, una pregunta realizada por el señor Ayerdi Olaizola, Parlamentario Foral no adscrito, en relación con el coste de ejecución del tramo de la A-21 entre Venta de Judas y Yesa. Cuando quiera, tiene la palabra el señor Ayerdi para formular la pregunta.*

SR. AYERDI OLAIZOLA: *Eskerrik asko, Presidente jauna. Bien, creo que la pregunta es clara. En el informe de seguimiento número 14 del Plan Navarra 2012 se señala que el coste previsto en el tramo Venta de Judas y Yesa eran 112 millones y el coste real ha sido de 135, ni más ni menos que 23 millones de diferencia, creo que toca la pregunta, ¿a qué se debe esta desviación? Nada más, eskerrik asko.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Ayerdi. Para responder, tiene la palabra el señor Consejero. Cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Pues se debe a dos errores, en parte atribuibles a un despiste en Hacienda, que es el que rellena los cuadros, y, en parte, a un error inducido por un cambio en el criterio de consignación del gasto en esas tablas.*

El primero es el fallo de la ficha informativa con la que cuenta el Departamento de Economía y Hacienda para proceder a la elaboración del informe de seguimiento número 14 del plan, ya que analizados los datos hemos dado cuenta a posteriori a raíz de su pregunta. Analizados los datos de este cuadro, se aprecia que los 112 millones recogen la previsión de inversión de los años 2008 a 2011, pero no computa la correspondiente a 2012, que son 12.064.820 euros. Por lo tanto, lo que debería haber dicho son 124 millones en lugar de 112. Y, por otro lado, hubo un cambio de criterio a raíz de la entrada al departamento de la anterior Directora General en 2011, que ya consideró que los criterios de imputación de las certificaciones, relaciones valoradas y pagos por expropiaciones se tenían que hacer en función de las fechas de resolución. Antes se imputaban, por lo visto, a relaciones valoradas, y ella dijo que no, que no era correcto ese criterio de imputación y tenía que ser cuando las resoluciones de pago estaban hechas, y, por lo tanto, aquí se volvió a producir una duplicidad en el gasto, que en total asciende a casi unos 10 millones de euros.

Por lo tanto, no se ha producido realmente ninguna desviación entre lo previsto, que son 124.507.019 euros, y lo real, que son 123.536.346 euros, es decir, incluso lo real es menor que lo previsto. Esta es la aclaración. Mandaremos los nuevos datos a Hacienda para que se corrija esto y no induzca a error.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Para repreguntar, señor Ayerdi, cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. AYERDI OLAIZOLA: *La verdad es que me quedo sin palabras. Me felicito, nos felicitamos todos de que sea así, porque, efectivamente, los números asustaban, asustaba ver una desviación de 23 millones, sobre todo en un contrato como este, que, teóricamente, es un contrato a precio cerrado, de acuerdo con la lectura de las condiciones del contrato, con lo cual yo estaba absolutamente horrorizado y deseoso de que llegara este momento para saber cuál era la explicación. Si no ha habido desviación y, efectivamente, el coste previsto son 124 millones y el real sigue siendo 124 e incluso un poco menos, pues mejor, nos alegramos todos, y yo, desde luego, el primero. Poco más.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Ayerdi.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Yo quiero agradecerle su pregunta porque realmente no habíamos examinado el cuadro de Hacienda, y realmente ha sido a raíz de su pregunta cuando hemos dicho: pero ¿qué pasa aquí?*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero.*

Pregunta sobre la concesión del tramo Venta de Judas-Límite con Aragón de la A-21, presentada por el Ilmo. Sr. D. Manu Ayerdi Olaizola.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es la pregunta sobre la concesión del tramo Venta de Judas-Límite con Aragón de la A-21, presentada también por el señor Ayerdi. Cuando quiera, señor Ayerdi, para formular la pregunta, tiene la palabra.*

SR. AYERDI OLAIZOLA: *Bien, todos sabemos que esta concesionaria, como la de la Autovía del Camino, el único ingreso que tiene es el canon que va a cobrar del Gobierno de Navarra, que en este caso son dos cánones, un canon por demanda y otro canon por estado de las infraestructuras, siendo el canon por demanda el más importante, creo que representa el 80-20 en relación con el otro, de todo el peaje en la sombra que se paga.*

Claro, aquí hay una cuestión de fondo. Yo me imagino que la concesionaria adjudicataria del contrato cuando hizo sus número pensó que en el resto del Estado la continuación de la A-21, de la muga digamos con Aragón hasta Jaca e incluso otras grandes vías de capacidad como pueden ser el desdoblamiento de la 232 o algunos otros ejes, seguirían un determinado curso. Da la sensación desde fuera, ahí están la hemeroteca y las noticias de prensa, de que eso no está sucediendo así. Entonces, yo creo que la pregunta es clara. ¿Tiene algún impacto jurídico en el canon de tráfico que va a pagar el Gobierno de Navarra o puede tener algún riesgo jurídico de que el concesionario exija algún tipo de reequilibrio patrimonial o algún tipo de compensación derivada de esta circunstancia?

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Ayerdi. Para contestar, señor Consejero, cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Ya tuve ocasión de hablar de este tema en una pregunta que hizo el señor Longás en el Parlamento hace relativamente poco tiempo. En cualquier caso, quiero decirle que esto, evidentemente, está sucediendo. Ellos hicieron sus previsiones de tráfico en función de que se acabase el tramo entre el límite de Navarra y Huesca y luego, lógicamente, con continuidad hacia Lérida, etcétera. Eso se ha parado y, sin duda, les está afectando.*

No obstante, nosotros lo hemos estudiado desde un punto de vista jurídico, porque ellos lógicamente –cuando digo ellos me refiero a la concesionaria– han tenido con nosotros más de una conversación al respecto. Nosotros hemos analizado el contrato desde un punto de vista estrictamente jurídico, y entendemos que no cabe por nuestra parte considerar esta circunstancia para nada, porque el contrato deja bien claro que es a riesgo y ventura del concesionario, y así está recogido en la cláusula 20 en concreto del contrato. Por lo tanto, jurídicamente entiendo que no se puede hacer absolutamente nada. No obstante, es posible que se presente una reclamación de tipo jurídico por parte de ellos ante los tribunales competentes en su caso. Nosotros sostenemos que en cualquier caso deberían reclamar ante el Estado, que es el que ha parado la obra, pero, claro, también eso tiene sus dificultades. Y nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Señor Ayerdi, cuando quiera.*

SR. AYERDI OLAIZOLA: *Le agradezco la respuesta porque efectivamente, esa era la inquietud que desde este lado podíamos tener, que por parte de la concesionaria, efectivamente, se estuvieran sufriendo las consecuencias de esas cuestiones y estuviesen planteando movimientos*

Lo que me congratula es ver, y creo que le he entendido bien, que hoy –igual que cuando se solicitó y cuando se respondió también a las alegaciones que hicieron los licitantes, que ahí están en la información pública, que hubo preguntas en este sentido– el Gobierno se mantiene firme y que no se mueve ni una coma. Es decir, lo que estoy entendiendo es que la asesoría jurídica del Gobierno en este momento está tan segura como lo estaba hace un año de que no hay absolutamente ningún riesgo jurídico de que la concesionaria tenga ni un ápice de razón en reclamar una compensación por esta circunstancia. Entiendo, por lo tanto, que cualquier vía de negociación, más allá de que ellos hayan intentado acercarse, ustedes la han cortado de raíz, han trasladado claramente que la posición primera y definitiva del Gobierno es que no puede haber compensaciones por esta materia, y que sea la vía jurídica, en su caso, si ellos quieren abrirla, la que responda. Entiendo que en este sentido esta es la posición del Gobierno, absolutamente inquebrantable, esto es lo que querría confirmar en este momento. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Para responder, señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Yo no soy experto en temas jurídicos, evidentemente, en eso me tengo que fiar de quien me asesora, y en este caso tampoco ha sido la asesoría jurídica central sino la Secretaría General Técnica del departamento. La Secretaría General Técnica del departamento no tiene la menor duda de que nuestra posición es absolutamente firme.*

¿Qué puede pasar en el futuro si hay un pleito? Ya veremos. Nosotros no vamos a hacer nada que perjudique la posición del Gobierno en un acuerdo de esta naturaleza, por mucho que sintamos la situación de algunas empresas, incluso navarras, que están metidas dentro de la concesionaria. De todas maneras, he de decirles que este año el ingreso que van a recibir es el que está ajustado a su previsión, porque no preveían que entrase en carga, digamos, la otra parte. Y ellos ya están pensando en lo que va ocurrir en 2013, 2014, etcétera. Entiendo que en este momento no hay lugar todavía para pleito. En su caso, pues ya veremos. Pero jurídicamente la posición del departamento y la posición del Secretario Técnico del departamento, que es el que analiza estas cosas, es –usted ha aplicado la palabra firme– firme.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias. No habiendo más asuntos que tratar, señorías, levantamos la sesión.*

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