TRANSCRIPCIÓN PENDIENTE DE CORRECCIÓN.

BORRADOR PREVIO A LA EDICIÓN DEL DIARIO DE SESIONES

COMISIÓN DE FOMENTO

Sesión celebrada el día 17 de mayo de 2013

Orden del día:

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Director General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda para explicar las actuaciones sobre el Aeropuerto de Pamplona desarrolladas desde el Departamento de Fomento.
- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre el calendario de actuaciones que ha elaborado su Departamento para proceder a la reparación de los daños causados en la Red de Carreteras de Navarra a consecuencia de la gran cantidad de lluvia caída en la Comunidad..
- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para explicar la situación y planificación prevista de las obras de alternativa del cruce de carreteras Pamplona-Madrid y dar explicaciones urgentes del cronograma de obras.
- Pregunta sobre los problemas detectados en las viviendas realizadas por VINSA en la localidad de Lodosa, presentada por la IIma. Sra. D.ª Maite Esporrín Las Heras.
- Pregunta sobre las previsiones del Gobierno de Navarra para la reparación y refuerzo del puente situado sobre el río Irati en Liédena, presentada por la Ilma. Sra. Dª. Maite Esporrín Las Heras.
- Pregunta sobre el cronograma previsto para la construcción del enlace de la carretera N-121-C Tudela-Tarazona con la NA-6840, de acceso a Murchante,
presentada por la Ilma. Sra. D.ª Maite Esporrín Las Heras.

BORRADOR

(Comienza la sesión a las 11 horas y 4 minutos.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Director General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda para explicar las actuaciones sobre el Aeropuerto de Pamplona desarrolladas desde el Departamento de Fomento.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a esta sesión de la Comisión de Fomento, que tiene seis puntos en el orden del día. Tres de ellos son preguntas y los otros tres son comparecencias. La primera de ellas ha sido solicitada por el señor Villanueva, para que el Director General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda explique las actuaciones sobre el aeropuerto de Pamplona desarrolladas desde el Departamento de Fomento. Como ha sido solicitada, como digo, por el señor Villanueva, y para introducir esta petición convenientemente, dando la bienvenida al Consejero, al Director General y al equipo del propio Consejero, tiene la palabra el señor Villanueva. Cuando quiera.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente. Buenos días a todos. Buenos días al señor Consejero, al señor Director General y a la señora Herce, que les acompaña. Muy breve. En efecto, este grupo parlamentario ya manifestó en alguna otra ocasión su interés o preocupación por conocer cuál era la situación del aeropuerto y qué cuestiones se podían mejorar o en qué cuestiones se podía avanzar al respecto de esta infraestructura. Lo cierto es que dentro del panorama de los transportes y del transporte público también, no vamos a decir que sea la infraestructura o el medio quizá más importante, pero tampoco el menos, y, en cualquier caso, a nosotros nos parece que sí es digno de que le prestemos la suficiente atención. Es una infraestructura que costó mucho esfuerzo. Es cierto que la competencia es estatal, pero no es menos cierto que el propio Gobierno de Navarra, a través del departamento y concretamente de Transportes, sí tiene capacidad –ha tenido capacidades en el pasado, las tiene en el presente y las tendrá en el futuro– para impulsar el uso y el disfrute y la utilización por parte de todos los navarros de dicha infraestructura. Por lo tanto, ese es el objeto de la petición de la

comparecencia formulada hacia usted. Sin más, quedo a la espera de las explicaciones que nos pueda ofrecer. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Villanueva. En este caso, como ha sido solicitada la comparecencia del Director General, es precisamente el Director General a quien le concedemos la palabra para que atienda la petición del grupo popular. Cuando quiera, adelante.

SR. DIRECTOR GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA (Sr. Marcén Zunzarren): Muy buenos días. Muchas gracias, señor Presidente, señoras y señores Parlamentarios. También gracias en particular al señor Villanueva por esta llamada y la oportunidad de compartir esta sesión. Me he guiado por el texto de la solicitud de comparecencia y he planteado una intervención, que tampoco creo que vaya a ser muy extensa, articulada básicamente en dos apartados. Para valorar estas cuestiones que don Eloy Villanueva planteaba hay que exprimir las potencialidades que tenga el Aeropuerto de Pamplona, hay que hacer una breve caracterización inicial. Haré una pequeñísima historia y un encuadre de la situación de la titularidad y la competencia, algo sobre las características físicas y operativas del aeropuerto –que lógicamente tienen que ver también con este tema de su potencialidad–, datos actuales, observación de la tendencia en los servicios ofertados y en el tráfico, una breve mención también a la posición del aeropuerto en las Redes Transeuropeas de Transporte. En una segunda parte, efectivamente, en estos meses las gestiones que he podido realizar como Director General del Área de Transportes, de Movilidad, en estas cuestiones. Algunas perspectivas del aeropuerto, unos elementos de diagnóstico, podríamos decir, la agenda de contactos que he tenido en estos meses, como digo, y en especial la situación en la que se encuentra este proyecto de constitución de comités de coordinación aeroportuaria que tendrá mucho que ver en el desarrollo de las estrategias de los aeropuertos en el futuro.

Como geógrafo, me gustan estas pequeñas ilustraciones que animan un poco, también, son curiosidades. Precisamente, en la época de esta foto,

en 1929, en el vuelo de Ruiz de Alda, se tomaron las primeras iniciativas en este emplazamiento. La traigo también porque, precisamente, las condiciones del emplazamiento de Pamplona mediatizan mucho su operatividad. Las primeras iniciativas del Ayuntamiento de Pamplona ya se tomaron en el año 30, incluso estuvo operativo un aeródromo unos años. Luego cesaron las instalaciones después de la guerra y realmente, hasta el año 68 no se recuperó la actividad aeronáutica en este emplazamiento. Fue hacia el año 68, efectivamente, cuando el Ejército entonces, donde basculaba la jurisdicción militar, era la competente en todas estas cuestiones de aeropuertos y navegación aérea, dio los permisos para operar un club privado, el aeródromo del Real Aeroclub de Navarra. Desde los años 70 ya se convierte en un aeropuerto civil y en 1972 tenemos el primer vuelo inaugural de Aviaco. En el año 75 había tres vuelos semanales a Madrid, y a finales de los 80 ya se instauran sistemas de ayuda a la navegación y realmente la operatividad del aeropuerto empieza a crecer. Esta es la foto del 82. El año 1990 también es un episodio importante. Ya estamos en plena administración civil de los aeropuertos y se crea Aena como organismo autónomo a cuya titularidad y competencia, administración pasan a las instalaciones del aeropuerto. En los años 90 se hace la terminal de pasajeros, que durante estos últimos años, hasta la nueva última, hemos conocido. En el quinquenio 2005-2010 se han desarrollado importantes inversiones, como todos ustedes saben, para el nuevo edificio terminal y la ampliación de la pista –luego los describiremos brevísimamente– que configuran la capacidad operativa actual del aeropuerto. Están encuadradas en el plan director y un PSIS vigentes en el que nuestro departamento ha tenido también oportunidad de controlar y de participar, sobre todo en la relación con las localidades circundantes, en su inserción en el contexto urbanístico de Pamplona, que esto también tiene que ver con la operatividad del aeropuerto porque estamos en un contexto bastante urbano. Podríamos decir de forma muy breve que en la actualidad, el Aeropuerto de Pamplona está en la red de aeropuertos de interés general del Estado, es de titularidad y competencia estatal. Desde 2010, en realidad, se crea Aena Aeropuertos como sociedad anónima en la que el Estado creo que todavía mantienen el cien por cien del accionariado, pero está en esta red nacional de aeropuertos.

BORRADOR

Ya pasando a las características físicas y operativas, uno de los rasgos característicos de nuestro aeropuerto son las dificultades. Es una pista de 2.407 metros por 45 de ancho y realmente hay ciertas dificultades por motivo de la orografía y también de la meteorología. En definitiva, esto repercute en bastantes días o jornadas al año en los que en este aeropuerto no se puede volar, no se puede aterrizar. Entonces, realmente parece que no es un aeropuerto en sí atractivo, o desanima bastante a compañías aéreas a ofertar más destinos con otro tipo de aeronaves en este aeropuerto.

El plan director, realmente yo creo que ha exprimido al máximo las condiciones de operatividad que da este emplazamiento que hemos visto. Entre el año 2005 y 2010, como decía, se han hecho importantes inversiones, todas ellas a cargo de Aena, que es la titular y la competente y básicamente, o fundamentalmente, en cuanto a la operatividad son esas tres: la ampliación de la pista hasta esos 2.407 metros de longitud, que es una cifra que permite operar a plena carga y en condiciones meteorológicas desfavorables a un Boeing 737, o sea, este es el máximo de capacidad que tiene este aeropuerto, algo que se ha buscado porque este es, precisamente, el tipo de avión que operan las compañías *low cost*, el Boeing 737; también está la nueva área terminar con 12.400 metros cuadrados construidos –de ellos, creo que alrededor de 6.800 son los que están al servicio de los pasajeros y de los usuarios del aeropuerto–, que dan una operatividad de 605 pasajeros a la hora y tiene un nivel de calidad de servicio en las clasificaciones aeroportuarias que es el exigido por el tipo de pasajero de negocios, etcétera; luego también está la nueva torre de control y otras muchas instalaciones operativas, radioeléctricas, etcétera que ya configuran el nivel de servicio actual del aeropuerto.

Este nivel de servicio ¿cuál es en este momento y cuál es la caracterización del tráfico que tiene? Bueno, pues básicamente, es un tráfico de tipo regular, es el tipo de usuario pasajeros de negocios, sobre todo. Con Madrid, hoy existen cinco frecuencias diarias y una a Barcelona, operadas respectivamente por Air Nostrum y Vueling. Operan otras compañías u otros servicios de forma esporádica o no regular, por ejemplo, aviación privada, transportes para órganos, hay un aeroclub, hay apoyo también a las

aeronaves de extinción de incendios en el verano, chárteres puntuales en vacaciones, un servicio que está en cierto auge en los últimos tiempos. En cuanto a carga, luego veremos los datos, pero, evidentemente, no es un aeropuerto donde la carga tenga una presencia significativa. La poca carga que se transporta es solo en bodegas de aviones de pasajeros. Solo de forma puntual operan aviones cargueros. Entonces, las condiciones de operatividad permitían este tipo de avión que decimos, pero no el tipo de avión carguero, que suelen ser aviones más grandes, tipo 747, viejos, normalmente, o más antiguos, que necesitan unas condiciones de operatividad, seguridad, unos tamaños de pista, de emplazamiento que el Aeropuerto de Pamplona no tiene. Entonces, como veremos luego, por eso en el entorno han sido Vitoria y Zaragoza las que se han llevado la palma, ahora veremos algunos datos en este tema. Algunos otros datos podríamos pasarlos, no son tan interesantes. Aunque destacaremos que, efectivamente, la actividad del sector privado, por ejemplo de la asociación de agencias de viaje de Pamplona, en épocas estacionales, de vacaciones, se nota los proyectos y programas que pone en marcha esta asociación, y los vuelos chárter tienen cierta presencia creciente. Bien, en ese cuadro hemos introducido el perfil del pasajero que tenemos en el Aeropuerto de Pamplona. Como decía, un pasajero de negocios sobre todo. El motivo del viaje de negocios el 50 por ciento de los vuelos.

Bueno, tenemos el gráfico de evolución. La verdad es que en los años 2007, 2008 hubo una punta importante, se alcanzaron unos niveles de pasajeros muy respetables, casi hasta los quinientos mil pasajeros. Sin embargo, es descendente desde el año 2008-2012, marcadamente descendente. Coincide con el cese de operaciones de la compañía Spanair, ¿verdad? Y también de TAP, que estuvo operando a Portugal. En 2008-2010, estas compañías dejaron sus servicios y se resintió el tráfico. ¿Las causas de este descenso? Se puede pensar, desde luego, en la situación socioeconómica, si tenemos un pasajero sobre todo de negocios, que si los negocios van para vemos, también el uso del avión va para abajo. ¿Competencia de otros medios de transporte? Pues puede ser también. Por tren y carretera tenemos buenas comunicaciones y para vuelos nacionales esto se nota. El servicio que da Bilbao, Biarritz, yo creo que también debe de

tener que ver, porque realmente igual ahora estos aeropuertos dan conexiones internacionales muy importantes, muy interesantes. Antes, igual un viajero de negocios iba a Madrid en avión para coger otro enlace, pero ahora en coche puede trasladarse rápidamente en autobús a Bilbao o Biarritz y ahí enlazar con aeropuertos importantes, con lo cual, la cercanía de estos aeropuertos es competencia. No tenemos todavía muchos datos de Vueling, pero las primeras impresiones que me transmiten desde el aeropuerto es que son positivos, que en los primeros días y sin hacer mucha propaganda –porque Vueling se ha instalado casi a escondidas, vinieron un día a mi despacho para anunciarme que prácticamente a los dos días... Nosotros lo sabíamos porque estaban programados los vuelos, pero no han tenido especial contacto ni han reclamado especial apoyo para su puesta en marcha, y se pusieron a operar prácticamente de un día para otro– y parece que los primeros datos son positivos en el sentido de que van creciendo los pasajeros en esta conexión con Barcelona.

Bueno, esta es la evolución del Aeropuerto de Pamplona en los últimos años. Realmente, nuestras cifras, aunque alcanzamos los quinientos mil y en esa gráfica estaríamos un poco más arriba, como Zaragoza, igual, en este momento en pasajeros, pues estamos muy lejos de Bilbao. Hay que destacar su importancia y sus buenas conexiones con *hubs* europeos y Bilbao está en cuatro millones y pico de pasajeros al año. Luego están Biarritz y Santander más o menos con un millón aproximadamente de viajeros. Este es nuestro contexto territorial más inmediato. En lo que es evolución, en cifras globales de hoy de evolución en los últimos años, se ve que Biarritz y Santander han tenido un crecimiento muy significativo. Están también por encima, en 2012, de las cifras de 2004 otros dos aeropuertos, que son Bilbao y Zaragoza, y San Sebastián y Pamplona, sin embargo, están en un nivel inferior y Pamplona es el que más bajo ha caído en estos últimos años en pasajeros.

En tráfico de mercancías, es casi despreciable el dato de Pamplona, 12 toneladas. Y hoy Zaragoza es ya el segundo aeropuerto de España en mercancías, ¿eh? Está incluso por encima de esas 71.000 toneladas y está solo por detrás de Madrid, con 300.000 toneladas. Vitoria, también con 35.000 toneladas es muy destacado su nivel de servicio en este aspecto. En

mercancías, sobre todo destaca, es casi exponencial, el crecimiento de Zaragoza.

Bueno, en cuanto a nuestra posición en la Red Transeuropea de Transporte, yo diría que estamos en el mapa de chiripa. Y es bueno estar en el mapa, ¿eh? Pero, realmente, en la clasificación de aeropuertos en la Red Transeuropea de Transporte hay como tres niveles, lo que se llaman componentes internacionales, que son los aeropuertos de la unión que conectan a la unión con el resto del mundo, podríamos decir. Ahí, por ejemplo, está Madrid. Están lo que se llaman componentes de la unión, que son aeropuertos que fundamentalmente sirven para unir grandes ciudades de la unión, conexiones importantes dentro de la unión, aeropuertos de más de un millón de pasajeros, y por ejemplo, está Bilbao ahí. Y luego están los componentes regionales. Hay varios requisitos para entrar en el mapa, y nosotros entramos por una condición secundaria, vamos a decir, no por tener más de quinientos mil pasajeros, que es lo que se pide para que un aeropuerto esté en esta red, sino por tener la consideración de región enclavada. Europa considera que un aeropuerto regional que esté a más de cien kilómetros en línea recta de un componente de la unión o de un componente internacional, ya forma parte de la Red Transeuropea de Transporte. Es una condición que vamos a mantener, no nos vamos a quedar más lejos de Bilbao o más cerca de Bilbao nunca, bueno, salvo que Bilbao crezca mucho, pero aún está a más de cien kilómetros. Y bueno, seguiremos formando parte de la Red Transeuropea de Transporte.

En cuanto a las gestiones realizadas o que realizar y partiendo de las perspectivas de este aeropuerto –este es un análisis apoyado en las conversaciones con el director, algunos documentos que me ha pasado, las propias impresiones–, hay que partir de las dificultades operativas para grandes aviones, esto es muy difícil de superar. Hay que reconocer que tenemos una capacidad de servicio muy superior a la utilizada, o sea, las instalaciones que tenemos permitirían muchísimo más uso, por lo tanto, la productividad del aeropuerto es muy baja en términos de actividad por recursos humanos aplicados. Esto ha introducido al aeropuerto en el Plan de Eficiencia Aeroportuaria que presentó la Ministra, si no recuerdo mal, en julio

de 2012. Entonces, bueno, este Plan de Eficiencia Aeroportuaria, sus principios, sobre todo, son los que estoy presentando ahí. Son una adaptación a la demanda, una flexibilidad en los recursos humanos; hay un riesgo de reducción de plantilla pero no contempla despidos, parece que se contemplan salidas voluntarias, ajustes internos por movilidad, traslados, etcétera, eso sí, no contempla despidos. Ahora creo que hay algo más de cincuenta trabajadores, pero creo que la plantilla tipo que corresponde al aeropuerto según el plan de Aena debe de ser cuarenta y nueve o algo así. Había, según los planes, pero en este hay cierta flexibilidad, riesgo de una reducción del horario operativo, pero parece que la última noticia que tengo es que esta reducción no va a ser tanta como se temía, precisamente para mantener el nivel de servicio actual y no afectar a las compañías que ya están operando en este momento con sus planes de vuelos, etcétera, y no va a afectar a la llegada de las 23:40 ni a la salida de las 6:30, con lo cual el horario del aeropuerto, que es un tema importante, parece que se va a mantener tal como está.

Y una cosa importante, y aquí es donde entramos ya un poquito en la materia en la que quizá entra la pregunta del señor Villanueva, es que este Plan de Eficiencia Aeroportuaria contempla la previsión de planes de *marketing* y de operaciones para impulsar estrategias probablemente más personalizadas para cada aeropuerto de la red de Aena, que ya se está convirtiendo, como decía antes, en Aena Aeropuertos SA, apertura a posible capital privado y, según los análisis que estoy leyendo y tal, pues también un enfoque quizá más abierto a la participación de las comunidades autónomas. Por lo menos, se ve, con respecto a la gestión o la supervisión del desarrollo del aeropuerto, una mayor apertura. Todo lo que les he contado es prácticamente producto de los contratos realizados en estos meses, que arrancaron en noviembre de 2012 con una reunión con el comité de empresa del aeropuerto, en la que se me plantearon los temas del este plan de eficiencia del ministerio. Me fui rápidamente a hablar con el director del aeropuerto para conocer también la visión o sus informaciones sobre las perspectivas, que son las que acabo de comentar. Luego, he tenido bastantes contactos posteriores con él, con cierta asiduidad, a partir de noviembre de

2012. Tuve también una reunión con responsables del área de transportes y servicios privados del sindicato LAB en enero y últimamente hemos hecho gestiones en orden a la constitución de ese comité de coordinación aeroportuaria que, por lo menos, creo que es el primer paso real que podemos dar desde la Administración autonómica.

Este comité de organización aeroportuaria es una previsión del Real Decreto Ley 20/2012. No he extraído todas las funciones, pero hay varias muy importantes que nos permiten trabajar en la línea que nos indicaba el señor Villanueva. Tiene la función de impulsar el desarrollo de la actividad aeroportuaria, tiene participación en la definición de la estrategia, puede canalizar actuaciones relacionadas con la promoción del transporte aéreo, promover el fortalecimiento de la conectividad, promoción de nuevas rutas, en fin, en definitiva supervisar el desarrollo de todas estas actividades y funciones que practica el aeropuerto. La verdad es que empecé, empezamos –el Consejero se dirigió ya rápidamente cuando tuvimos conocimiento de la constitución de estos comités–, iniciamos gestiones con la Administración del Estado y con los órganos y agentes locales, regionales, que van a tener participación e incluso ya teníamos la designación de los representantes de las entidades locales, del Gobierno, de la Cámara, organizaciones económicas y sociales de la región. Lo que ha ocurrido es que este proyecto de real decreto no se ha aprobado definitivamente, supongo que no se tardará mucho, no es un real decreto muy complicado. En cuanto se promulgue definitivamente, y este prevé esta Comisión, reclamaremos la puesta en marcha de esta y empezaremos sus trabajos. Y este es el planteamiento rápido que hago sobre lo que he trabajado en esta línea.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muy bien. Señor Villanueva, su turno, cuando quiera.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente, y gracias de nuevo al Director General, el señor Marcén, por las explicaciones que nos ha facilitado. Yo reconozco que la cuestión del aeropuerto no es una cuestión fácil ni sencilla de gestionar. Principalmente porque, como ya hemos dicho antes, la competencia, en efecto, corresponde al Estado, corresponde a Aena. En

segundo lugar, porque, además, en torno a esta infraestructura, desde el punto de vista social, se ha generado no poca controversia en los últimos meses y en los últimos años, puesto que ha habido realmente una discusión sobre la idoneidad o no de la nueva terminal y de las nuevas infraestructuras. Esa es una inversión que yo no voy a discutir. No la voy a discutir porque creo que tampoco podemos estar de manera permanente cuestionando las decisiones que se toman en un momento determinado. Es verdad que esta infraestructura se planificó en el año 2006, comenzó a ejecutarse en el año 2008, si mal no recuerdo, y se inauguró en el año 2010 en el mes de noviembre; probablemente de manera errónea, pero iba en consonancia con las infraestructuras que en aquellos años se planificaban y con una situación económica distinta de la actual. Por lo tanto, yo creo que tampoco debemos centrar ahí la crítica. Lo cierto, y lo que debe preocuparnos es que la infraestructura existe y, siendo de competencia estatal, sin embargo, como decía antes, el Gobierno de Navarra puede y debe hacer cosas para que los navarros puedan disfrutar de esa infraestructura. A mí me da igual la infraestructura del aeropuerto o cualquier otra infraestructura, lo importante es que una vez que existan tengan el suficiente uso y la suficiente utilización por parte de los navarros.

Por lo tanto, reconozco que no es fácil la labor que usted tiene por el tema competencial y por la propia situación actual. Ha habido muchos intentos de traer un incremento de pasajeros en los últimos meses, también en los últimos años. Conocemos las gestiones pasadas que se realizaron con algunas líneas aéreas de bajo coste. Puede haber distintos motivos por los cuales Pamplona no es un destino o el aeropuerto no les parece atractivo a estas compañías, el económico es primordial. Compañías de bajo coste están operando en comunidades limítrofes porque reciben de una manera más o menos camufladas diversas cantidades que ingresan es sus cuentas precisamente para operar. Por lo tanto, eso también hay que tenerlo en cuenta desde el punto de vista de la administración de los recursos actualmente. Pero es verdad que el descenso de pasajeros ha sido acusado, estamos en los datos del año 2012 en 190.000 pasajeros; estábamos aproximadamente en 240.000, algo menos, en el año anterior, y lo cierto es

que este aeropuerto y la nueva terminal, aunque está dimensionada para albergar o para que puedan transitar por ahí hasta 1,1 millón de pasajeros al año, lo cierto es que se planteaba un horizonte en el año 2020 de en torno a 600.000 pasajeros o algo más, 620.000.

Por lo tanto, ya conocemos cuáles son las dificultades actuales, ya sabemos que es complicado dar mayor dinamismo a este aeropuerto, conocemos también las dificultades que hay desde el punto de vista de las tarifas, que es algo que también afecta a las propias compañías aéreas, y la falta de oferta. Aludía usted, señor Marcén, a este plan del ministerio de incluir ciertos aeropuertos o de reestructurar el funcionamiento de ciertos aeropuertos para adaptar la utilización o el uso a la demanda. Eso es cierto, y además es razonable que en estos momentos de dificultad se haga. Lo que ocurre es que la demanda siempre irá decreciendo si la oferta se mantiene invariable o también decreciente. Desgraciadamente, en el caso del Aeropuerto de Pamplona, como decía antes, hay diversas razones por las cuales no parece que sea un aeropuerto atractivo para algunas compañías. Por lo tanto, nos encontramos con que ahora mismo está operando Iberia a través de Air Nostrum y Vueling con la frecuencia a Barcelona, conociendo como conocemos que además no vuela a Madrid precisamente para no hacerse la competencia con Iberia. Eso dificulta, como es evidente, el tránsito de pasajeros, y será algo que, la verdad es que no sé de qué manera, pero ustedes tendrán que intentar también corregir o tener las conversaciones oportunas.

Sin embargo, sí hay otros aspectos. Usted ha aludido antes a las dificultades operativas del aeropuerto, que son ciertas, pero también es verdad que se han hecho importantes obras, importantes mejoras, precisamente para solventar algunos de esos problemas. No podemos, por tanto, hacer que eso sirva de excusa como servía hace diez o quince años, porque la situación del aeropuerto desde el punto de vista de la seguridad, desde el punto de vista de las infraestructuras y de las mejoras tecnológicas hace quince años no es, evidentemente, la misma que hoy.

BORRADOR

Sí hay un aspecto que yo quisiera recalcar y al cual usted se ha referido, y es el asunto de las mercancías. Es verdad que este aeropuerto tiene dificultades para que determinados aviones cargueros puedan operar con cierta normalidad, como se hace en otros aeropuertos, puede ser el de Bilbao o el de Vitoria, por ejemplo, que está mejor preparado para eso. Pero no es menos cierto que hay una serie de datos que a mí me llaman la atención, y son los siguientes: usted ha dado las cifras en toneladas. Se pueden dar en toneladas, yo las voy a dar en millones de euros. Las empresas navarras exportan por vía aérea ochenta y ocho millones de euros anuales, es el último dato al que yo he podido acceder. Bien, de todo ese volumen de ochenta y ocho millones de euros, por el Aeropuerto de Pamplona apenas se exporta medio millón de euros. Por lo tanto, la vía aérea sí es un medio válido para exportar, sí es un medio válido para generar actividad económica. Y aquí hay una cuestión, y aprovecho para adelantar que vamos a presentar una iniciativa en este sentido, y es que el Aeropuerto de Pamplona-Noáin, de los aeropuertos históricos de España, es el único que no tiene la consideración de aeropuerto aduanero. Eso quiere decir que el despacho de determinadas mercancías no puede realizarse directamente desde este aeropuerto, sino que las empresas navarras deben acudir a otros puertos de destino, a otros puertos de expedición, para poder exportar por vía aérea. Por lo tanto, nosotros vamos a presentar, el grupo popular, una iniciativa en este sentido. Dotar de esa clasificación corresponde dotar al Gobierno de España y a la Agencia Tributaria, a Vigilancia Aduanera, pero también tiene que ser el Gobierno de Navarra quien lo reclame y, por lo tanto, nosotros vamos a presentar una iniciativa que creemos que es buena para Navarra porque, en definitiva, de lo que se trata es de solicitar una competencia que tienen el Aeropuerto de San Sebastián, que tienen el Aeropuerto de Bilbao, que tiene el Aeropuerto de Zaragoza y que tiene el Aeropuerto de Vitoria. Por lo tanto, eso significa que para Navarra estamos en una clara desventaja respecto a las posibilidades que tienen otros aeropuertos. Después vendrá qué tipo de avión puede entrar y cuál es el tope máximo de carga con el cual puede operar este aeropuerto o a través del cual se puede funcionar. Además, la consideración de aeropuerto aduanero significa que también se pasan a cumplir los requisitos de AESA, de la

Agencia Estatal de Seguridad Aérea, quiero decir que con esto yo creo que podemos abrir distintas perspectivas de las que actualmente tenemos y, por lo tanto, complementar un déficit claro en pasajeros con a lo mejor una actividad económica mayor proveniente de las mercancías.

Una última reflexión, que se la hago al departamento, pero que es extensiva a todo el Gobierno, y como está aquí el señor Consejero, seguramente la podrá transmitir, y voy terminando ya, señor Presidente. Lo importante con estas infraestructuras, además del propio uso que se les dé como infraestructuras, es que quienes tienen la competencia y la obligación de gobernar y de administrar otras partes de la administración, tengan presente que la infraestructura existe y está al servicio de los navarros. Yo voy a poner un ejemplo de algunas cosas que están ocurriendo, solo para que sirvan como reflexión. Recientemente se ha celebrado un evento que ha sido muy conocido por todos los navarros por el propio evento, que ha sido la presentación de unos nuevos modelos de vehículos en el circuito de Los Arcos, y, curiosamente, una infraestructura que es el circuito de Los Arcos, que ha organizado una actividad que, en efecto, ha traído unos buenos dineros a nuestra Comunidad, nos encontramos con que todo el aprovisionamiento del material necesario para ese evento se realiza a través del Aeropuerto de Biarritz y del Aeropuerto de Biarritz, por carretera, hasta el circuito; cuando lo lógico –y tengo constancia de ello– es que al menos el Aeropuerto de Noáin hubiera tenido la capacidad de gestionar o de ofertar y entrar en competencia con el Aeropuerto de Biarritz por la marca propietaria de los vehículos que querían celebrar aquí el evento y por los propios organizadores del evento, que es el circuito de Los Arcos y que, por lo tanto, está dentro de la estructura del Gobierno. Digo esto porque, como esto que acabo de explicar, puede haber muchos otros ejemplos de cómo, desde el propio Gobierno, en ocasiones no se atienden y no se tienen en cuenta algunas de las infraestructuras que aquí tenemos. Lo he puesto simplemente como un ejemplo por algo reciente que todos hemos conocido.

Insisto, yo creo que el aeropuerto tiene dificultades. Es verdad que en el tránsito de pasajeros hay unas dificultades evidentes, hay competencia de otros medios de transporte, las tarifas, la falta de líneas aéreas, en fin; pero sí

es verdad que hay otros aspectos en los que se puede avanzar. Ya les he dicho la propuesta que va a presentar este grupo respecto de las mercancías, nos parece que es algo importante por la propia utilización de la infraestructura y porque, además, va a generar o puede generar actividad económica en Navarra, mayores ingresos y puestos de trabajo. Por mi parte, nada más. Señor Director General, en lo que necesite nuestra colaboración, sabe que la tendrá de manera leal y de manera constructiva en esto y en cualquier otra cuestión que a usted le competa. Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muy bien, muchas gracias, señor Villanueva. Abrimos a continuación la intervención de los grupos, de aquellos que quieran intervenir. Por parte del Unión del Pueblo Navarro, señora Castillo, cuando quiera.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Gracias, señor Presidente. Bienvenidos, señor Zarraluqui, señor Marcén y señora Herce. Buenos días, señorías. El aeropuerto, como es cierto y está reconocido, todos lo sabemos, se trata de una instalación de interés general con titularidad y competencia estatal, pero esto no significa, como se ha demostrado en la comparecencia, además, que el Gobierno de Navarra no haya estado siempre pendiente de...

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Señorías, por favor.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: De exprimir, como decía el propio señor Marcén, las potencialidades de un aeropuerto que, en fin, todos sabemos que son oportunidades de conectividad y de competitividad para la Comunidad Foral de Navarra. Por lo tanto, un Gobierno responsable tiene que fomentar todas estas características si quiere que la comunidad autónoma prospere. De ahí que las gestiones que se han relatado en orden a conocer claramente cuáles son las potencialidades del aeropuerto –no solo con la dirección, sino con los sindicatos y demás– que se nos han explicado hayan contribuido a un mayor conocimiento de esas características que tenemos en Noáin-Pamplona. La verdad es que para pedir una mayor potencialidad o exprimir más las posibilidades que tienen el Aeropuerto de Noáin, como explicaba el señor Villanueva, hay que partir de la situación que tenemos –y ha sido explicada francamente bien – y es que tenemos un aeropuerto que tiene unas

dificultades orográficas y meteorológicas importantes, que tienen también dificultades operativas en cuanto que la pista no soporta, por su longitud, cargas importantes. Luego, por otro lado, es que tampoco somos una isla, entonces nos hemos visto inmersos en un cambio sociocultural o socioeconómico que ha hecho que los viajeros opten por otros medios de transporte, como pueden ser el tren o la carretera. Y eso es algo de lo que tenemos que partir. Y de esas mismas circunstancias es desde lo que tenemos que explotar esas realidades que tenemos por ahora.

En realidad, además, la disminución del número del pasajero no es solo una cuestión que ocurra en el Aeropuerto de Noáin, sino que ocurre en todos los aeropuertos españoles. Precisamente en Noáin, si algo sigue atrayendo es la fiscalidad navarra, y muchas de las empresas tienen aquí su sede social, y eso hace que algunos vuelos, de los directivos, por ejemplo, se sigan manteniendo. El Gobierno de Navarra, desde luego, y nosotros como grupo, nunca dejaremos de prestar atención a todas las oportunidades que aparezcan en cuanto a ampliar, como decimos, las características y las posibilidades que ofrece el Aeropuerto de Noáin-Pamplona, pero, claro, estamos por las justas en la red europea de transportes, como ha dicho el señor Marcén. Hay dificultades operativas en cargas superiores, como usted ha nombrado, a la hora de que se nos pueda incluir como aeropuerto aduanero. Y es muy difícil defender ante el Gobierno Central una mayor implicación de este en el Aeropuerto de Noáin cuando estamos presentando unos datos de descenso, como en otros sitios, que estarán también muy preocupados por otros aeropuertos, como el de Castellón, etcétera. Además, precisamente, cuando Aena está haciendo un plan de eficiencia, como se ha explicado, y bastante tenemos con que ese plan de eficiencia sea controlado por el Gobierno de Navarra para que no produzca descensos ni en la calidad ni en la prestación del servicio. Entonces, ustedes están planteando –y no está mal que se planteen opciones diferentes– una denominación de aeropuerto aduanero, pero claro, es que antes que eso –y además, como ustedes están en el Gobierno de la Nación, que es el que tiene competencias, sin duda alguna, para promover el que un aeropuerto sobresalga frente a otros–, en todo caso, queremos dejarles constancias de que, además de

peticionar eso –y en la medida de lo posible el Gobierno de Navarra les dará los datos de los que hoy mismo hemos tenido conocimiento directo–, queremos decirles que también incluyan el hecho de que el Gobierno de la Nación da preeminencia a otros destinos con respecto a Noáin. Seguro que lo hará por causas razonables, no tenemos ninguna duda, pero prevalecen unos determinados destinos. Ustedes deberían también pedir que hubiera una prevalencia ante Navarra.

Luego, además, quiero insistir en que esas competencias que hay entre compañías y entre aeropuertos, sean unas competencias dentro de la concurrencia, de la ley de concurrencia y de la transparencia. Y, sobre todo, algo muy importante que se ha nombrado también en la comparecencia, y es que entremos a formar parte de convenios, de colaboraciones en torno al *marketing*, a los contratos de servicios publicitarios, algo que lo que en Noáin-Pamplona hasta la fecha la verdad es que hemos estado muy olvidados por parte del Estado. Y eso es muy fácil, es simplemente introducir en otros vuelos, como ustedes saben, información sobre las posibilidades que tiene el Aeropuerto de Noáin. No es un gran gasto y ustedes, que están en el Gobierno de España, lo pueden hacer.

Para terminar, nosotros creemos que Aena no está ahora muy dispuesta –y, además, con las características del aeropuerto– a eso que ustedes van a proponer como apuesta. Pero, sin duda alguna, si todos empeñamos nuestras fuerzas en que se puedan aumentar esas capacidades y esas potencialidades, sin ninguna duda este grupo estará a favor de lo que ustedes están pidiendo. Pero, no obstante, no olvidemos que tenemos lo que tenemos y con esas mimbres tenemos que hacer un cesto que nos quede lo más bonito posible y que siga siendo competitivo y, desde luego, que el Gobierno de España siga prestando atención a un aeropuerto que, sin duda alguna, para los navarros supone una importante instalación y, además, sigue completando el resto de conectividad que tiene a través de otros medios de transporte que, sin duda alguna, están ya hechos por medio de carretera de manera muy importante y se están proyectando por medio de ferrocarril. Gracias.

BORRADOR

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Castillo. A continuación, por parte del grupo socialista, señora Esporrín, tiene la palabra. Adelante.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Muchas gracias, Presidente. Buenos días, señorías. Quiero dar también la bienvenida al señor Zarraluqui, al Consejero, y también al señor Marcén y a la señora Herce. Agradecemos, una vez más la información, así como la presentación de esta, que siempre es muy adecuada.

Con respecto al tema que nos ha traído hoy aquí, todos sabemos que la situación económica es la que es y hemos podido comprobar, con la información que nos han facilitado cómo en Pamplona ha caído el número de viajeros, el número de transporte de personas que se desplazan por avión. Ante, esto, alguna reflexión tendremos que hacer. Evidentemente, hay otros medios de comunicación –que, por cierto, ahí está la autovía de Tudela a Medinaceli que tenía que haberse hecho y no se ha hecho– y otras mejoras en los medios de transporte como el tren, que eso habrá podido influir en el descenso de viajeros, pero es verdad que algo habremos hecho mal. Por una parte, no haber mejorado, quizás, las infraestructuras que se debían haber hecho en algún momento. Yo creo que, desde Navarra, alguna responsabilidad también tendremos en la gestión de cómo se ha gestionado el aeropuerto, y Aena también tendrá responsabilidad en ello. Vemos cómo las mercancías han disminuido, pero es que ya eran a nivel tan bajo que, efectivamente, tampoco es muy valorable. Si ahí pudiéramos crecer sería estupendo, pero conocemos las dificultades de nuestro aeropuerto y vemos dificultades para ello.

Aquí vinieron los representantes del comité del aeropuerto, del comité de empresa, y nos comentaron que estaba prevista la reducción de horarios, que podría perjudicar notablemente al último vuelo y al primero, que precisamente es el más rentable que tenemos en este momento, a Madrid. Ustedes nos han facilitado la información de que parece que esto no se va a dar así, lo cual nos congratula, pero tendremos que saber si eso es definitivo

o es un información alegre que luego no se lleva a la práctica, pero ojalá sea así, porque, evidentemente, yo creo que lo que hay tenemos que mantenerlo.

Otra de las preocupaciones que tenían los representantes era la disminución de plantilla, lo cual, desde luego, nos preocupa en el sentido de que bastantes cifras de paro estamos sufriendo en este momento, y además, el incremento de la peligrosidad y los riesgos que pudiera conllevar la disminución de plantilla que de por sí parece que no era muy abundante. Entonces, en ese sentido yo creo que también desde la Consejería hay que estar atentos a cómo se desarrolla, si se mantiene la plantilla o no.

Por otra parte, ya he comentado las dificultades que podemos tener, pero me llama la atención los comentarios del señor Villanueva, del Partido Popular, cuando dice que no se ha gestionado bien. ¿Y cómo ha gestionado el Partido Popular algunos aeropuertos como el de Castellón, donde, efectivamente, no han disminuido los usuarios porque nunca los ha habido? Entonces, que venga aquí a reclamar desde un partido político donde han sido capaces de hacer un aeropuerto con esas características me parece, de verdad, incomprensible e inasumible por su parte.

Cuando vinieron aquí los representantes del comité de empresa hablaron también de que teníamos que aprender de otros aeropuertos donde se habían hecho bien las cosas, como por ejemplo el de Santander, ¿no?, que es una ciudad más o menos pequeña como nosotros y, sin embargo, han incrementado notablemente el flujo de viajeros. Una de las maneras muy fáciles que se nos ocurre a todos es atraer a las compañías *low cost*, pero ahí también tenemos que hacer las cuentas bien hechas porque si, efectivamente, la Comunidad tiene que pagar para que podamos disfrutar de una serie de billetes económicos a otros países, incluso, o a otras ciudades, esto nos supone un gravamen muy elevado, por lo que tampoco estaríamos de acuerdo con ello.

También hablaban los representantes de que había trabajos que se habían externalizado y que antes se hacían en el aeropuerto. La posibilidad de recuperarlo, quizá ustedes con las gestiones de Aena la pudieran contemplar, también.

BORRADOR

En cualquier caso, queremos decirles que nosotros consideramos que es necesario trabajar por el mantenimiento del Aeropuerto de Noáin, incrementarlo, si es posible, impulsar su actividad, no solamente de personas sino también de mercancías, y eso sí, desde luego, no podemos olvidar que se mantengan o se incrementen los niveles de seguridad, yo creo que eso es algo muy importante. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Esporrín. Por parte del Bildu Nafarroa tiene la palabra el señor Amezketa. Adelante.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Consejero, señor Marcén y señora Jefa de Gabinete. Vamos a ver. En primer lugar, algún dato que cuando se ha dado, a lo mejor... Tráfico de mercancías en 2012. Las cifras expresadas, tengo que entender que son kilos. Vale, Pamplona, 12.061. Si son kilos me encajan, si son toneladas, esto quiere decir que tendrían que aterrizar 3 o 4 aviones de carga diarios, porque un avión de carga lleva 12, 13, 14 toneladas, de los que pueden entrar aquí. Y harían falta 1.000 aviones para traer 12.000 toneladas. Por lo tanto, vaya, yo no lo puedo entender de otra forma, pero como ha habido un poco de confusión, pues lo dejamos ahí, ¿no? Lo dejamos ahí.

En segundo lugar, hemos hecho un cesto muy bonito con estas mimbres, y se ha hecho un cesto muy bonito, porque el Aeropuerto de Noáin es un cesto muy bonito. Claro, está vacío. El cesto es precioso, pero ha quedado vacío. Si a alguien se le ocurriese hacer los números siguientes: costo de mantenimiento del aeropuerto más amortización; y ahora vamos a repartir eso por vuelo diario. A lo mejor nos daban a todos ganas de salir corriendo. Pero bueno, eso es lo que hay, efectivamente, eso es lo que tenemos y supongo que lo que hay que hacer es pelear por que lo que hay cada día está mejor, funcione mejor, nos lleve a más sitios.

Yo creo que la historia del transporte aéreo de Navarra es como tantas otras cosas, pero es una historia de intereses cortoplacistas sin que haya habido nunca un diseño importante de qué queremos dentro de lo que objetivamente se puede pensar que podemos, y vamos a intentar hacer bien

las capacidades que tenemos y no tener sueños extraños. No es Pamplona el único sitio en el que se tienen y podríamos decir estas cosas, aquí todo el mundo con los aeropuertos ha jugado a tener el propio; y cuanto mejor, y cuanto más grande, y cuanto más lejos puedan ir y todas esas cosas, y así estamos como estamos. El tratamiento institucional del transporte aéreo de Navarra yo creo que ha sido marginal, probablemente porque tampoco es un tema de primera necesidad, pero ha sido marginal. En un primer momento, desde esa ilusión de "también nosotros queremos que los aviones nos dejen en la puerta de casa o nos recojan en la puerta de casa", pues primero se primaba con una cantidad por pasajeros, si mal no recuerdo, a determinadas compañías para que el venir aquí, cargar los aviones y luego hacer viaje de regreso y descargar a los viajeros no les fuese excesivamente oneroso. Luego, incluso se participó en una compañía, no digo propia, pero se participó, en Líneas Aéreas de Navarra, me parece que se llamó, LAN. Y se han dado muchos pasos sin que al final haya grandes logros, insisto, probablemente porque, pongamos el pie en el suelo, veamos lo que somos, intentemos hacer bien lo que podemos hacer. En estos momentos, en los datos que nos han dado, yo creo que hay cosas aquí que sí son relevantes, porque crisis hay en todos los sitios. Al parecer no es Navarra quien más y peor está soportando la crisis, ¿no? Pero en el gráfico que se ha hecho de evolución de vuelos, el único que veo yo aquí que va hacia abajo es Navarra, porque todos los demás –salvo el caso de Zaragoza, que supongo que responde a otros motivos–están más o menos manteniéndose o recuperando, por lo menos, el descenso que ha habido.

A mí me preocupa mucha la previsible participación de las comunidades autónomas, como ya se ha advertido en Aena, en la privatización de Aena. Y me preocupa porque me da la impresión de que, como tantas otras veces, lo único que se va a pretender es que haya una aportación más o menos importante a la sociedad, para cubrir déficit o incluso para poder, en el momento en que estuviese privatizada, tener beneficios. Y como me temo que va a seguir primando eso de que los que vienen a mi casa, que el avión los coja y los deje en la puerta de casa, pues probablemente las comunidades autónomas puedan ser fáciles de convencer a la hora de esto.

BORRADOR

Hay más cosas, no sé si se ha citado algo, probablemente sí. Ha habido un problema permanente de tarifas en el caso de Navarra y de falta de competencia. La falta de competencia es justo lo que lleva a eso. Ahora mismo hay un problema de falta de competencia, porque yo creo que Vueling hace el vuelo Barcelona, pero los vuelos a Madrid están todos en la misma mano. Y si uno coge los anuncios en prensa de las tarifas de Iberia y ve lo que cuesta coger el avión aquí, dice: "¿Pero qué pasa? ¿Diez veces más? ¿Diez veces más que un vuelo de los que se promocionan todos los días del aeropuerto de no sé dónde al de no sé dónde?". Con tanta entidad como puede tener el de Noáin, Pamplona-Noáin. Y ese sí que es un problema que nunca se ha afrontado. Entonces, claro, ¿qué ha pasado? Pues ha pasado que en el momento en que han mejorado las condiciones de transporte de media distancia por otros medios, en este caso con el ferrocarril, la gente se ha escapado del avión. ¿Y quién coge el avión? Pues quien no tiene más remedio, quien no tiene más remedio. Así de sencillo. Porque si hay que pagar 300 euros por ir a Madrid... No, ya sé que vale menos si uno lo coge con dos meses de tiempo y no sé qué, ya sé que vale menos, pero como uno tenga que ir luego y vaya al aeropuerto, 300, o 298,55. Cuando el Altaria en clase preferente, ¡digo en clase preferente, comido, cenado!, pues debe de valer 70 u 80 o algo así. Y en clase turista tal vez no pase de los 50 o 55. Claro, hacen falta muchas ganas para coger el avión. Y yo creo que estos son los problemas en los que el Gobierno tendría que hincar el diente. Y yo creo que no es más que a partir de fomentar, propiciar y exigir la capacidad de alternativa. Porque si no hay alternativa, Air Nostrum no va a bajar los precios mientras sea la única sociedad capacitada para moverse por el aeropuerto de Noáin.

Hay una cosa que sí me gustaría decir –o sé, tal vez el Gobierno la sepa, creo que debiera saberla– para enfocar todo esto. ¿Cuántos navarros ubicados en Navarra cogen cada día vuelos y para dónde desde fuera de Pamplona? Biarritz es un aeropuerto que tienen condiciones orográficas mucho más sencillas, muchos más fáciles. Es un aeropuerto que tampoco tiene tantas cosas, lo más importante que tiene es San Sebastián, pero uno coge de aquí el coche, se planta en el Aeropuerto de Biarritz a las siete o a

las seis y media de la mañana, que le cuesta una hora, y a las nueve y media de la mañana está en París. ¡Y a las diez de la noche o nueve y media de la noche está en Biarritz de regreso de París! Y ha estado doce horas haciendo cosas haciendo cosas en París, ¡doce horas! ¡Sin tener que dormir, siquiera! Y claro, eso es muy sugestivo para el que tiene que ir a hacer un negocio rápido en París. Que, además, le va a costar trescientos euros el viaje de ida y vuelta, incluyendo la gasolina del vehículo con el que tiene que ir forzosamente. Y bueno, pues un día de madrugón para costarse a la misma hora que todos los demás días.

Yo creo que esas son las cosas que hay que ver y que hay que mirar. A veces, a lo mejor, el problema que tenemos es que queremos o pretendemos servicios simplemente que por volumen y por tamaño no corresponden, ¿no? Pero eso sí, lo que hay yo creo que sí que hay que hacerlo con dos condiciones: una, que sea operativo, que en costo y en horario sea atractivo y que esté justificado, claro, no va a haber un avión cada cuarto de hora para que entren veintiuno. Y luego, que se evite, se elimine lo que es una tradición constante, las tarifas en el Aeropuerto de Pamplona han sido un atraco históricamente, históricamente. No sé, el otro día me decía alguien que vale cincuenta euros el vuelo de Vueling a Barcelona, algo así. Bueno. ¿Pues por dónde hay que empezar a mirar? ¿Por dónde hay que empezar a mirar? Nada más y muchas gracias. En todo caso, creo que la información ha sido, una vez más, bastante importante.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Amezketa. Por parte de Aralar-Nafarroa Bai tiene la palabra la señora Pérez. Cuando quiera.

SRA. PÉREZ IRAZABAL (1): Eskerrik asko. Egun on. Euskaraz egingo dut, bai. Eskertu nahi ditut datuak nola ez, baina…

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Un momento, señora Pérez, que se ponga...

SRA. PÉREZ IRAZABAL: Bai, barkatu.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Sí. Adelante.

BORRADOR

SRA. PÉREZ IRAZABAL: Hasi baino lehen, noski, eskerrak eman behar dizuedala esaten nuen emandako datuengatik eta, baita ere, formatuengatik. Ohituta nago beste batzorde batzuetara eta, egia esan, eskertzen da informazioa horrela ematea.

Hori esana, orain arte esan ez den gauza bat errekonozitu nahi dut, batzuetan PPkoekin sartzen garela eta PPkoek ekartzen dizkiguten ekimenekin, baina errekonozitu behar dugu kezka hau, aireportuarena, ez dut esango zaharra denik, baina bai legegintzaldi hasieratik ekarri dutela hona. Hori errekonozitu egin behar da. Ez dakit beti egin duten koherentziarekin edo, baina nola zuek ekarri duzuen aireportuaren historia, nik ere begiratu dut PPren historia aireportuaren inguruan. 2010ean, martxan jarri zen terminal berria. Cerverak, hortik gutxira Madrilgo gobernuari leporatu zion – orduan oraindik PSOE zegoen, noski – utzikeria. Utzikeria Nafarroako aireportuarekiko. Momentu horretan defentsa egon zen, eta esan zen Nafarroan azken urte horietan inbertsioa aurreko urteetan baino askoz ere handiagoa izan zela.

Zuek hori, nonbait, hori ez zenuten ikusten. Ez dakit momentu horretan gehiago nahi omen zenuten edo zer. Gaur aipatu duzu egina dagoena egina dagoela. Horrek jada bueltarik ez duela. Egia da, egina dagoena egina dago eta bueltarik ez du, eta agian arrazoia duzu beti hitz egiten duzunean optimizazio horretaz. Bueltarik ez, baina ikasteko zerbait nik uste dut badugula.

Plan zuzendariari begiratzen, ikusten dut momentu horretan nola planteatzen ziren, eskaintza zela eta, hiru eszenatoki ezberdin, eta terminal berria egin zen erdiko eszenatokira edo batez besteko eszenatokira begira. Eszenatoki horretan planteatzen zen bidaiarien kopurua 2011rako zela 594.000 bidaiari. Zer dugu? 2011n dugula hori baino ez pixka bat gutxiago, ez, horren erdia baino askoz gutxiago. 2012koa oraindik txikiagoa dela. Begiratzen baldin badiogu eszenatoki baxuari, hau da, aurreikuspen baxuei, oraindik ere ez gara heltzen. Eta gaur eman diguzuen informazioari begira, bidaiarien kopurua jaitsi da 1995eko datuetara. Hau da, urte batzuk atzera egin dugu. Nik uste dut horrekin guztiarekin zerbait ikasteko badugula. Hau esaten dut batzuetan leporatzen diogulako Nafarroako Gobernuari, nik

bederen hala egiten dut, planifikazio falta. Kasu honetan, badirudi nonbait planifikazioa egon zela. Ez dakit ze motatako planifikazioa. Handira. Tren bat egiten dugu eta handienera jotzen dugu. Zirkuitu bat egiten dugu eta handienera jotzen dugu. Egiten dugu kongresuetako ez dakit zer eta handienera jotzen dugu. Beti jotzen du gobernuak aurreikuspen handienetara? Hara non ez. Badakit ez dela Batzorde honetakoa, baina zorionez edo zoritxarrez ezagutzen ditut beste planifikazio motak, ikastetxeenak, eta hor beti motzenetara, eta hor beti gelditzen gara motz. Ez dakit azkenean optimizazio horrekin terminal berrian klaseak ematen bukatuko dugun. Bestetik, izango dugu institutu bat ezberdina, baina ez dakit beste modu batera optimizatu ahalko dugun.

Egin zen planifikatu bai baina pentsatu gabe, edo planifikazio txar batekin, badirudi, eta orain hitz egiten da optimizazioaz, jasangarritasunaz eta razionalizazioaz. Razionalizazioaz hitz egiten du PPk, noski.

Gaur bertan zetorren Diario de Navarran titular bat esaten zuena, Rajoyk badaki zer egin. Bai, badakigu guk zer dakien Rajoyk. Moztu eta moztu eta razionalizatu. Baina razionalizazio horretan momentuz ikusi dugun bakarra izan da krisi garaian aplikatzen dela. Eta kolpatzen diela betikoei. Zuek – kasu honetan esan nahi dut PPkoak – proposatzen duzuen plan horretan, efizientzia plan horretan, argi dago nor diren kaltetuak ateratzen direnak. Gu horrekin ezin gara ados egon. Optimizazioa bai, baina zeren truke. Nola? Ez genuke benetan eseri behar eta planifikazio serio bat egin behar? Aipatzen zenuten gaur eskaintza eta eskaera. Zuek, gobernukoek. Egia da eskaera ez badago dena jaisten dela baina esaten zuen Villanueva jaunak eskaera egoteko eskaintza ere egon behar dela. Dudarik ez, baina hori erabiliko dut nik baita ere Hezkuntza Batzordean, ea beste arlo batzuetan kontuan hartzen duzuen. Eskaintza egon behar da, eta gobernuak eskaintza egin behar du. Nola? Nola egin behar du? Zer egin behar du? Low-cost aipatu da gaur berriro ere. Bere momentuan ildo bat izan zen, baina Castillo andereak aipatu zuen bere momentuan zer eragin izan duten egindako ahaleginek. Eragin txarrak. Zer proposatzen dugu orain, berriro saiakeretan hasi eta ze kosterekin? Zenbat ordaindu beharko genuke? Benetan hori da nahi duguna? Hori da behar duguna? Ordaindu behar diegu konpainiei, modu batean edo bestean,

prezio hobeak eskaintzeko? Ez dut uste hori egin beharko genukeenik. Ez dut uste.

Nik uste dut pentsatu beharko dugula zer proposatzen dugun. Merkantziarena aztertzeko kontua iruditzen zait. Hala ere “en petit comité” aipatu diot baita ere nahi dugula trena merkantzietarako eta nahi dugula gauza anitz, beraz, esaten dugunean esertzea eta pentsatzearena eta planifikatzearena esan nahi dut zer garraio plana nahi dugun ez bakarrik hegazkinez, edo aireaz, baizik eta zer garraio mota nahi dugun errepidez, trenez, airean eta zer garraio mota nahi dugun orokorrean. Ezin da dena zatikatu eta denetan aplikatzea merkantziekin ez dakit zer eta merkantziekin ez dakit nola. Jasangarritasuna nahi badugu, has gaitezen pentsatzen jasangarria izan behar dela baita ere ingurugiro aldetik eta hegazkinak dira beste muturrean daudenak. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Pérez. Por parte de Izquierda-Ezkerra, señor Mauleón, tiene la palabra cuando quiera.

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: Egun on guztioi. Buenos días a todos y a todas. De forma muy breve, porque ya se han dicho muchas cosas. La verdad es que a mí sí que me gustaría preguntar si conocen ustedes –sobre todo porque la inversión fundamentalmente fue del Gobierno Central– si se ha hecho un estudio, alguna evaluación, de la rentabilidad de la inversión hecha con la ampliación del aeropuerto y si era oportuna. Yo creo que sería precedente que, si no se ha hecho, se pidiese que se haga, porque yo creo que a la sociedad también hay que rendirle cuentas, y si ha sido un fracaso estrepitoso, ahí se han invertido muchos millones de euros que a la vista de los datos da que pensar que se han tirado, si no a la basura, sí al menos momentáneamente a la basura. Y claro, como consecuencia de inversiones nefastas como esa, también uno de los problemas fundamentales que tenemos de deuda pública viene por esas cuestiones, y cómo está afectando al resto de la actividad, de la salud, de la educación, etcétera, etcétera. Francamente, dar cuentas a los ciudadanos de las inversiones nefastas y de que alguien asuma las responsabilidades no estaría de más.

También hay que decir que –ustedes lo han dicho, ¿no? Y lo han reconocido y en eso yo les agradezco la franqueza y la claridad de los datos– la evolución tanto de los viajeros como de la actividad de las mercancías es francamente preocupante, por decirlo suave, ¿no? Desde luego, entendemos, por supuesto, que ustedes van a intentar, junto con los técnicos, que este aeropuerto, una vez que se han hecho esas importantes inversiones, se mantenga y que tenga la máxima actividad posible, pero lo cierto es que de momento los datos son contundentes y las cifras son altísimamente preocupantes. Ustedes saben también que estuvieron compareciendo en esta misma Comisión los representantes de los sindicatos y expresaron una serie de preocupaciones que, desde luego, nosotros compartimos al cien por cien. Sí que me gustaría que –me imagino que tienen total conocimiento y han dado cuenta de las reuniones que se tuvieron– se despejaran las principales incógnitas que estos representantes sindicales planteaban. Entre ellas, desde luego, su máxima preocupación eran las previsiones de privatización y de pérdida de empleos de Aena. Por nuestra parte, ese sería un debate, desde luego, más amplio, como plantea la señora Pérez. Es cierto que el transporte por avión es el menos sostenible desde el punto de vista ambiental, eso todos los estudios lo indican y que, desde luego, hay que procurar siempre que sea el menos utilizado, pero el que se haga, como es obvio, también tiene un interés económico en Navarra y el que se tanga que hacer siempre puede tener un efecto u otro según dónde se haga. Esto es todo por mi parte, gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Mauleón. Para responder a los distintos grupos, y espero que terminemos a las doce y media, después haré algunas apreciaciones respecto del tiempo, porque quedarán dos comparecencias más, y al ritmo que llevamos la hora prevista de terminar son las cuatro y media. Entonces, les pediré tanto en este caso al Director General, al Consejero, posteriormente, y a los grupos parlamentarios, que con el objeto de terminar a una hora prudencial, agilicen al máximo sus...

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: Una sugerencia, si se puede hacer y a los proponentes no les importa. Yo, los dos siguientes puntos los unificaría en la media en que son todo carreteras, infraestructuras, en fin. Lo digo por...

BORRADOR

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Si les parece, terminamos primero este punto y entramos en los detalles de cómo abordar el resto de las comparecencias. Señor Director General, señor Marcén, cuando quiera, tiene la palabra.

SR. DIRECTOR GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA (Sr. Marcén Zunzarren): Bueno, pues seré breve en apreciación a lo que nos sugiere el Presidente. En primer lugar, desde luego, quiero agradecer a todos y cada uno de todos ustedes los comentarios y apreciaciones, y voy a hacer un comentario un poco general porque muchas cuestiones se pueden comentar conjuntamente. A lo que no haga comentario, diré que o no tengo respuesta o no me compete o lo comparto, porque también, muchas de las cuestiones valorativas y de diagnóstico que se han comentado hay que compartirlas, claro está.

Empezaré, eso sí, personalizando al señor Villanueva su intervención, y luego generalizo un poquito más. Desde luego, la preocupación por el tráfico es la que tenemos y la que me consta que también tienen el aeropuerto. Tenemos que hacer todo lo posible, creo que hay que hacer todo lo posible, para que el tráfico tanto de viajeros como de mercancías aumente. Luego comentaré algo de los viajeros, pero como el señor Villanueva se ha detenido un poco más en el tema de mercancías, en primer lugar quiero agradecerle esta información, que la verdad es que desconocía, sobre el importe económico de las mercancías que se mueven por avión. Yo realmente creo que están las limitaciones físicas para operar en Navarra, pero quien quiera exportar desde Navarra, no tiene dificultades vamos a decir administrativas u organizativas, porque si hay aviones de carga que han salido puntualmente de Pamplona, se puede recurrir a los servicios aduaneros, a los servicios del Ministerio de Sanidad y al Ministerio de Hacienda o la Agencia Tributaria para hacer esos trámites. Sí que es cierto que no están en el aeropuerto, ¿no? Este personal no está en el aeropuerto y se tiene que trasladar al aeropuerto para hacer estas gestiones cuando se necesitan en un momento puntual. También, por lo que me ha dicho el director, el aeropuerto está preparado para la presencia de estos servicios, pero claro, esto debe ir ligado a la demanda, por eso vuelvo al principio y, en la medida en que se incrementara

la demanda del aeropuerto para transitar mercancía, pues igual se justificaría. Bueno, esa es la información que yo tengo. Es cierto que en ese momento, cuando se dispone de estos servicios en el aeropuerto, este, en su catálogo de servicios que se conoce en todo el mundo ya figura que los tiene, pero bueno, me parece que no hay impedimento administrativo para hacerlo. Ahora, son muchas cuestiones que la verdad es que hay que trabajarlas en estos órganos, que queremos estar presentes. Ahora ya voy enlazando un poco con otras intervenciones. Nuestra participación en la gestión parece que se abre, parece que se abren los aeropuertos a la participación de las comunidades autónomas, y yo estoy pensando en una participación en cuanto a pensamiento, reflexión y estrategia. Ni por el forro creo que a la cuestión económica todavía no... Y luego puedo dar algún dato comparativo.

Voy a seguir un poquito el orden. Las preocupaciones de los sindicatos, decía la señora Esporrín que las vigiláramos. Bueno, pues estamos atentos. La información que tenemos es que, efectivamente, ni en términos de seguridad ni en términos de horarios, que tienen un impacto en la plantilla, va a haber unos cambios importantes. Hay un riesgo de disminución de necesidades de plantilla, pero parece que no va a haber despidos, insisto en ello. Pero bueno, es la información que me transmiten del aeropuerto, ¿no?

En cuanto a temas económicos, atractivos para el tráfico, hemos hablado de tarifas y de apoyos a las empresas que operan. Apoyar a las empresas que operan es posible legalmente con algunas limitaciones. Europa permite apoyar a una compañía, o subvencionarla o contratarle servicios que estimulen el que opere una compañía en un determinado punto con unas limitaciones de tiempo y con la condición de que sean nuevas rutas. Sería posible. También, por los datos que he podido observar –y creo que algún Parlamentario ha hecho alguna mención a ello– no parece existir una correlación positiva y directa entre los apoyos a las compañías y el aumento del tráfico, en España, y tengo por ahí algún gráfico, pero por ahorrar en tiempo, no me voy a entretener. El tema de Santander, que tiene que ver con esto y que se ha citado como ejemplo, en mi opinión esto va muy ligado al tema turístico. Hay algunas ciudades que están interesadas –y yo creo que en ese sentido puede estar justificado– en apoyar compañías que operen en esa

ciudad con la intención de traer pasajeros a la ciudad, que es muy distinto de apoyar para que se vayan de la ciudad, ¿verdad? Entonces, claro, esto es tema de las compañías de bajo coste en todas las zonas turísticas, y Santander puede ser un fenómeno de este tipo. Y que le renta bastante a la ciudad, porque está en un punto turístico. En cuanto a las tarifas, efectivamente, hay posibilidad de apoyar, de hacer contratos, pero en las tarifas no podemos intervenir, como sí se puede intervenir, por ejemplo, en el tren o en otros servicios públicos que tienen esa connotación. Este es un sector plenamente privado y las tarifas son las que marcan las compañías, y no hay posibilidad de entrar en ello.

Finalmente, entrando en el tema de las inversiones –y creo que terminaré de comentar las cuestiones que han salido a la palestra en las últimas intervenciones–, está claro que –todos ustedes lo saben, no me siento, en ese sentido, criticado, no nos sentimos criticados– las inversiones que se han hecho no han sido del Gobierno de Navarra y no están generando tampoco ningún déficit ni impacto económico en Navarra. El dimensionamiento del aeropuerto; yo, digamos más bien desde el plano técnico, el plan director no me parece que esté mal diseñado en su momento. Si se aprobó en 2010 en unos horizontes que los más conservadores de quinientos y pico mil pasajeros y justo en 2008 teníamos esos pasajeros, no parece que esté mal dimensionado, ¿no? En ese sentido, las inversiones grandes de la pista, torre de control, instalaciones radioeléctricas, yo creo que están bien hechas. La capacidad de la terminal para pasajeros también parece que está bien dimensionada. Ahora, otra cosa ya es lo faraónico que pueda haber resultado la arquitectura, el proyecto, si podría haber sido algo más sencillo. Pero no tengo datos ni puedo hacer un comentario al respecto, pero me parece que el plan director en su momento no estaba mal dimensionado.

Bueno, yo creo que he dado un repaso a las cuestiones sobre las que tengo algo que comentar. Muchas gracias por todo.

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

BORRADOR

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para informar sobre el calendario de actuaciones que ha elaborado su Departamento para proceder a la reparación de los daños causados en la Red de Carreteras de Navarra a consecuencia de la gran cantidad de lluvia caída en la Comunidad.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Vamos a pasar a continuación al segundo de los puntos del orden del día que tenemos establecidos, que es la comparecencia del Consejero de Fomento para informar sobre el calendario que ha elaborado el departamento en relación con los daños causados en la Red de Carreteras, que ha sido solicitada por el señor Amezketa. No vamos a unificar los puntos porque creo que, contrariamente a lo que piensa el señor Mauleón –además, siendo que no son suyas las iniciativas, en todo caso tendrían que determinarlo los grupos proponentes–, creo que son merecedores de un tratamiento diferente. Por tanto, lo que les pido, reitero, es que seamos ágiles en el planteamiento de las cuestiones que interesa plantear y también en las respuestas que interesen dar por parte del Gobierno para ser lo más prácticos y lo más útiles posibles. Así que, sin más dilación, señor Amezketa, tiene la palabra.

SRA. PÉREZ IRAZABAL: Perdón, solo un...

SR. AMEZKETA DÍAZ: Muchas gracias, señor Presidente.

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

SRA. PÉREZ IRAZABAL: Solo un segundo. Estando de acuerdo con lo que se propone desde la Mesa y reconociendo que al tener tres comparecencias y más al ritmo que vamos, acabaríamos a las cuatro y media, solo quiero dejar constancia de una queja, porque ayer ocurrió prácticamente lo mismo. Y es que no se pueden plantear desde la Mesa tres comparecencias y tres preguntas empezando a las once de la mañana. Todos sabemos, si aplicamos el reglamento, cuánto dura una comparecencia. No es lógico. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muy bien, señora Pérez. Como queda grabada su intervención, estoy seguro de que la Mesa –le habla uno de

sus componentes– se da por aludida y tendrá en cuenta su consideración. Señor Amezketa, tiene la palabra, adelante.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Repito. Muchas gracias, señor Presidente. Tampoco quiero emplear demasiado tiempo. Creo que la petición estaba argumentada. Lo único que voy a decir es una cosa anecdótica, si quieren, ¿no? Este Parlamento y, desde luego, este Parlamentario, desde hace tiempo, venimos comprobando que determinado tipo de solicitudes de información, como es esta –y no me estoy refiriendo exclusivamente a uno u otro departamento, sino en general– ocasionan que de inmediato, en un plazo breve, los responsables del Gobierno den información a la ciudadanía a través de ruedas de prensa y demás. Quiero decir que, además de lo de saber, de querer saber cómo están, qué previsiones hay, tiene esa otra finalidad, y es a veces provocar un poco, porque es completamente comprobable y demostrable que basta que surja una pregunta para que en pocos días, se trate del tema que se trate, y no siempre, pero con cierta asiduidad –y no lo estoy centrando en absoluto, ¿eh?– pues hay repercusión y entonces aparece una información más o menos generalizada que siempre es buena para la ciudadanía. Y como no quiero consumir más tiempo, muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Amezketa. Señor Consejero, cuando quiera, tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Empezaré diciéndole que no sé exactamente a qué se refiere, ni si se refiere a la actividad que desarrollo en el departamento. En cualquier caso, le agradeceré, si es así, que me lo concrete más, por si hay algún error o alguna deficiencia en nuestra comunicación, poder corregirla. Yo voy a hacer dos presentaciones inusualmente, en mi caso, breves, a causa del tiempo de que disponemos, porque, como ha comentado antes la representante de Aralar/Na-Bai, efectivamente el tiempo disponible es breve y no queremos que esto nos lleve hasta altas horas.

Todos ustedes conocen el origen de estos problemas que hemos tenido en las carreteras en estos últimos meses. Hemos tenido unas

precipitaciones absolutamente inusuales, aquí les nuestro y lo tienen ustedes en la documentación entregada, dos mapitas que resumen el estado de las precipitaciones, a la izquierda, ocurridas en este primer trimestre, y lo que podría ser una precipitación media en este caso en un año cualquiera. Los colores creo que no coinciden exactamente, tendrán ustedes que ver la leyenda. Es escandalosamente superior la cantidad de lluvia que ha caído en este primer trimestre. Podemos hablar del triple de lo normal. Para hacerlo más gráfico he cogido cuatro puntos separados en la geografía Navarra que pueden ver ustedes aquí por ejemplificar. Tenemos más, pero he cogido cuatro que están suficientemente separados, y en todos ellos se ve esta precipitación tan inusual que ha habido en estos meses. Como consecuencia, hemos tenido un montón de daños. Estamos hablando de más de 150 puntos que atender, cuya estimación y valoración está formando parte de un catálogo que en este momento podemos estimar en unos 17.376.000 euros de valoración sin IVA, creo que es esto.

Para atajar y empezar a corregir estas deficiencias se han adoptado diversas medidas. En primer lugar, evidentemente, se ha acudido a señalizar los puntos, que es la primera cuestión, para que no hubiese ningún tipo de accidentes, que por fortuna no se han producido. De inmediato, se han hecho labores previas en muchos casos, y en otros se han iniciado trabajos de emergencia, de actuación por emergencia, que ustedes saben perfectamente que es un sistema que nos autoriza la ley de contratos en casos excepcionales, justificados como es debido. No es fácil actuar por este sistema y básicamente se justifica en casos en los que no existe otro acceso a la población, que de no actuar hay un peligro inminente, etcétera, etcétera, el último de los cuales ha sido la actuación en el túnel de Belate, en los accesos y salidas del túnel de Belate, habida cuenta que la desviación del tráfico por la carretera actual del puerto comportaba en sí misma un grave peligro. Aquí detallo estas actuaciones y cómo se están ejecutando para que ustedes las conozcan. Algunas actuaciones se las reflejo aquí: esto es en Beorburu, ya está prácticamente resuelto el problema que ha habido, que generaba un problema de aislamiento a la población; un problema importante en Ostiz con un ramal de acceso, como en otros muchos casos. Les aseguro

que esto no es lo más espectacular, pero por la importancia que tenía había que corregirlo. Ha habido un desprendimiento de la carretera y ya está prácticamente resuelto, ha sido una obra importante que ha requerido, además, hacer pilotaje. No ha sido barato, ni mucho menos. En el caso de Guirguillano, tres cuartos de lo mismo, unas poblaciones que quedaban muy afectadas en sus accesos, unos problemas generalizados en toda la carretera de acceso a Guirguillano, a Echarren de Guirguillano, etcétera, a Mués, también, en la cual se producían desprendimientos, derrumbes de la calzada, etcétera, etcétera. Esto también está en proceso, pero bueno, ya se puede circular y, como es evidente, se ha podido circular a partir de determinado momento. Ahora está en proceso de acabado. Vemos Ujué, que en este caso podemos congratularnos de que ya incluso hemos puesto hasta las biondas que protegen la carretera y nos falta solamente pintar. No hemos pintado porque, si pintáramos ahora, la pintura se absorbería por la brea, debido a que hay que esperar un tiempo a que se seque. Este es quizás el punto más espectacular de nuestras actuaciones, en Vergalijo, entre Miranda de Arga y Falces, en el cual se produjo un derrumbe nada menos que de cincuenta metros de carretera con un desplome de treinta y cinco metros hacia al río que, por fortuna, no generó ningún tipo de problemas, ni de accidentes ni de víctimas. Se está actuando a partir de esta semana en la construcción de una variante a través del monte que va a permitir restaurar, esperamos en seis semanas, este acceso de nuevo. Finalmente he traído aquí también por su impacto en los medios y por su impacto social, la actuación de Belate, que también pues, en un punto en el que en diecisiete años, desde que se abrió este túnel, no se había producido ningún derrumbe, pues las lluvias considerables que ha habido han provocado este derrumbe, que ocupara toda la calzada y que, por lo tanto, hubiese que actuar de emergencia, en primer lugar intentando retirar el material y dejando libre un carril que esperamos en fechas próximas poder restablecer para el tráfico normal.

Como lo que se me ha pedido es programación, he traído una programación para el resto de actuaciones, su estado y su programación. Esta documentación la tienen ustedes, casi no voy a leerla, en aras de la brevedad. Como se ve, hay unas actuaciones cuyo proceso de finalización

está previsto en mayo, están aquí detalladas. Luego hay otra diapositiva con las que están previstas en junio y otras que están previstas en julio y, finalmente, una última tabla con las que esperamos finalizar entre agosto, septiembre y octubre. Esta última diapositiva obedece al hecho de que, como es lógico, aquí puede haber desplazamientos. Esto es una programación en la cual podemos tener cierta certeza en los primeros meses, pero como ustedes comprenderán, todo esto son procesos que no se hacen por emergencia, que se hacen por contratación. En muchos casos por contratación en proceso abreviado, normalmente, otras veces por actuaciones directas de las empresas que tenemos contratadas a efectos de conservación, pero que, bueno, todo esto sigue un proceso encadenado. No se puede atender a todo a la vez dada la gran cantidad de puntos que hay. En definitiva, el mensaje es que para principios del otoño esperamos tener todo absolutamente resuelto.

Y unas notas finales que yo creo que es conveniente trasladar que no se ha producido ningún accidente grave ni con heridos achacable directamente a las incidencias y desperfectos producidos, que todas estas incidencias se han atendido con una gran rapidez y diligencia desde el punto de vista de la señalización y balizamiento, que los cortes de tráfico han sido mínimos y muy pocos días en muy pocos puntos, se han habilitado pasos alternativos, se han puesto semáforos para acceder a estos pasos alternativos en un carril; hay algunas excepciones que por su afectación, como puede ser la que hemos visto de Miranda de Arga-Falces no tenía esta posibilidad porque se había venido abajo toda la carretera, y esto ha ocurrido también en algún otro caso. En estos momentos, un número elevado de los desperfectos ya se han reparado en estos meses, en algunos casos de forma provisional y en otros de forma definitiva. Este mes de mayo vamos a producir una reparación muy importante de ellos.

En algunos casos, también, por imposibilidad de acometer las obras y también por razones meteorológicas o del estado del terreno, cuando el terreno está húmedo como cuando todavía está echando agua como está en muchos casos, comprenderán ustedes que no es posible actuar, que hay que esperar a que esto seque. También en algunos casos hay que hacer sondeos, estudios más profundos para buscar soluciones adecuadas y, por lo tanto, se

demorarán en los meses que se ha previsto. Se ha hecho una detallada valoración de todos los daños y se ha preparado este programa que les he presentado, que prevé, como he dicho, para el final del verano, tener resuelta toda esta problemática. Yo quiero destacar aquí el importante esfuerzo que se está realizando por parte del personal del departamento que me honra dirigir, que está teniendo una dedicación francamente encomiable. Como es evidente, exige un esfuerzo económico también para nosotros muy importante que estamos intentando resolver tirando de nuestro presupuesto como podemos para atender esto, que no es fácil porque, evidentemente, son daños no presupuestados y que exceden de lo que ordinariamente podría haber sido la conservación de las carreteras.

Por último, quiero decir que también tenemos previsto presentar ante el Ministerio de Economía una solicitud para que este trámite ante el Congreso de los Diputados una solicitud que nos autorice a que este gasto no nos compute para el déficit, de manera que nos sea más fácil poder llevarlos a cabo, o por lo menos que no tenga impacto en las cuentas finales del déficit que tengan ahora. Nada más, con esto acabo y me someto a sus consideraciones y preguntas.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muy bien. Señor Amezketa, cuando quiera.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Gracias, señor Presidente. Pues muchas gracias, señor Consejero, porque nos ha puesto en la mano simplemente lo que habíamos solicitado, que es el detalle de los daños causados, una evaluación y un calendario. Por lo tanto, yo poco más tengo que decir, salvo dos cosas. No participo de esa apreciación de que los túneles Belate en diecisiete años... En esa carretera en los últimos años ha habido de todo. Ah, en ese punto. Sí, pero ha habido un poquito más abajo un poco más arriba, en fin, ha habido de todo. En ese sentido sí creo que sería bueno, porque no estamos libres de que vuelvan a pasar cosas, que en algún momento se destinase una partida presupuestaria a arreglar la carretera vieja de Belate. Es decir, la parte da arriba, porque eso es un problema añadido cada vez que ocurre algo, usted lo sabe perfectamente. Entonces, en algún momento

habría que hacer algo, algo. Me parece que la solución que se ha buscado ahora ha sido una solución que ha resuelto problemas, que es de lo que se trata.

Una segunda cosa. En efecto, nadie puede prever este tipo de cosas, y cuando ocurren hay que actuar simplemente con sentido común, y el sentido común dice que, ante las emergencias, soluciones de emergencia. Y usted ya me entiende, y por lo tanto, nada que decir.

Esperemos que dentro de la complicada y difícil situación económica para estas cosas en las que llueve sobre mojado, porque estamos hablando de una situación ya bastante deteriorada antes de todas estas cosas, que por lo menos en este ejercicio haya las dotaciones para poder satisfacer las previsiones que hay. Nada más, el resto será un problema de seguimiento de la información que usted nos ha dado para ver cómo va saliendo. Muchas gracias, porque, efectivamente, esto es lo que se solicitaba.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): No hay intervención de la señora Castillo, no interviene el grupo de UPN. ¿Más intervenciones del resto de los grupos? Señora Esporrín, adelante.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: De forma breve, también, queremos decir que, en efecto, es una situación fuera de lo normal, que los desperfectos que se han producido yo creo que no se recuerdan históricamente que hubieran pasado en Navarra en otras ocasiones, y por eso, también queremos decir que el Partido Socialista está para colaborar, que no vamos a poner ningún inconveniente, sino todo lo contrario. También queremos felicitar al departamento porque creemos que se está haciendo un buen trabajo con obras que en principio se había previsto que iban a ser muy largas en su ejecución, como pueden ser las de Belate, donde iba a estar mucho tiempo cortado el acceso a los túneles y se adelantaron facilitando el paso por una de las vías. Les animamos a seguir en el trabajo y, desde luego, en la medida que podamos, colaboraremos y también felicitamos al departamento.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Esporrín. Por parte de Aralar/Nafarroa Bai, señora Pérez, adelante.

BORRADOR

SRA. PÉREZ IRAZABAL (2): Nik ere motz hitz egingo dut. Barkatu. Lehenbizi, noski, eskertzea emandakoa. Nik uste dut grafikoak oso nabarmenak direla. Hau nabarmena da baina batez ere barra-diagrama txunditzeko modukoa da. Egia da hirukoiztu egin dela normalean gertatzen dena. badakit horrelakorik ezin dela aurreikusi baina nik hor badut baina bat… - bai, arraroa (risas) barkatu, joan zait…- ikusita eguraldiak ze eboluzio zuen eta kasu batzuetan nola lurrak ezin zuen xurgatu ezta tanta bat ere gehiago ur, adibidez Belateko kasuan, luizi baten ondoren beste bat, ez dakit zer punturaino hor zerbait aurreikus zitekeen edo buruan izan beste eurialdi bat etorri ondoren zer gertatuko litzatekeen. Ez dakit egin ahal zen ala ez, hori galdetzen dut. Hala ere, orain arte beti izan dugunez neguko bide-zaintzako plan bat, uste dut oro har funtzionatu duela. Aurten, egia esan, elurteekin ere ikusi dugu errepidea oso egoera kaskarrean egon dela, eta egunero joan eta etorri egin behar dudalako esaten dut, eta egoera kaskarra zegoen, ez dakit beste urteetarako begira ez dakit hau ezin den hartu beste abiapuntu baten bezala. Hau da, ikusita aurten hainbeste eurirekin hau gertatu dela edo beste hau edo beste hau, prebenitzeko plan bat martxan jar daitekee. Badakit zaila dela, baina ez dakit horren inguruan hausnartu duzuen ala ez edo egin ahal den ala ez.

Bukatzeko, errekonozitzea halako obrak egin behar direla larritasun, presazko exekuzio bat bezala. Ezin da jo normalean egingo genukeen bezala, gainera obra ekonomiaren aldetik nahiko errentagarriagoak dira beste obra batzuk baino.

Orain bai bukatzeko, nahiz eta presazko exekuzioa egin, badakit ez dela konkurtsora atera eta abar. Halere, gardentasuna garrantzitsua iruditzen zaigu eta jakin nahiko genuke, diru hori ez zegoelako aurreikusita, zuek esan duzuen bezala, ze partidei egin dien kalte eta, noski, argi dugu inolaz ere ezin duela izan partida sozial batzuen kontra, nolabait. Beste partida batzuk seguru ukitu ahal direla sozialak ez direnak.

Eta zoriontzea gauza batengatik, esan bezala, diru pila bat da eta hau ez zegoen aurreikusita, eta ez dugu dirurik, beraz, saiatu behar da eta uste

dut Ministeriora jotzea ekimen ona dela. Saiatu behar gara gure dirutik ahalik eta eragin gutxien izaten. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Pérez. Por parte del Partido Popular, señor Villanueva, adelante.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente. Sin más, para agradecer la información que ha facilitado el Consejero. Creo que es una información concisa, precisa, que permite a los grupos trabajar con las tablas y con los cuadros y poder hacer seguimiento a la acción del Gobierno en este caso, y además, yo creo que han sido ustedes muy diligentes a la hora de tomar las decisiones después de unas lluvias que, efectivamente, desde el punto de vista pluviométrico no son habituales y, por lo tanto, son las que ha traído estos problemas. Nada más y gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias. Por parte de Izquierda-Ezkerra, señor Mauleón, adelante.

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: Gracias. Lo mismo, agradezco la información. A mí solo me inquieta una cuestión y es si nos podría aclarar de qué partidas presupuestarias se va a tirar para financiar esta obra y, en el caso de que el Estado no permita computar a nueva deuda, ¿qué partidas se van a ver afectadas? No porque no haya que hacer estas obras, sino solo por saber en qué otras cuestiones podemos ver mermadas las previsiones de acción de todo el año, ¿no? Porque, lógicamente, veinte millones de euros es una cantidad muy importante. Gracias.

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

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muy bien, para que esto no ocurra, y enlazo con lo que usted acaba de decir, les ruego a todos ustedes, que además tienen representación parlamentaria en el Congreso de los Diputados, que a través de sus respectivos grupos impulsen la aprobación de esta iniciativa del Gobierno de Navarra, estoy convencido de que lo van a hacer así y no me cabe la menor duda de que, en ese sentido, apoyarán el que se tramite y se apruebe esta petición que hacemos.

BORRADOR

Voy rápido. Algunas cuestiones que vamos a ver, efectivamente. El tema que ha comentado el señor Amezketa sobre los túneles, pues ya sabe usted, y se lo he vuelto a reiterar, que esta carretera, en efecto, ha tenido una historia negra, podemos decirlo así, de problemas más o menos importantes desde que se inauguró en cuanto a su tráfico. En este caso, a lo que yo me refería es que en este punto jamás había caído nada y han pasado diecisiete años. Mira por dónde, va y cae, ¿no? Eso indica que, en efecto, la lluvia ha sido extraordinaria.

En cuanto al arreglo de la carretera ya se hizo un arreglo hace no sé si fueron dos o tres años, cuando, precisamente, hubo otro cierre del túnel por motivo de un incendio de un camión dentro. La carretera no estaba en buenas condiciones, se asfaltó. Somos plenamente conscientes de que ahora vuelve a estar en malas condiciones, en parte porque el tráfico está yendo por ahí y hay unos agujeros bastante notables. Como es lógico, cuando abramos la carretera –y pedimos disculpas a todos aquellos que tienen que transitar por ahí– y, por lo tanto, vuelva a estar aquello tranquilo, nuestra intención, desde luego, es arreglar esos parches. Ya veremos qué tipo de reparación damos, porque siempre va a quedar como una carretera un poco de emergencia, vamos a decirlo así, no es una carretera que se transite habitualmente.

Doy las gracias a todos los que me aportan colaboración. Quiero decirle a la señora Pérez que, en cuanto a las nevadas, me ha resultado llamativo que usted calificara de deficiente la atención que se ha hecho, porque, teniendo en cuenta que es un año extraordinario de nieve –ha nevado como nunca, la verdad–, yo creo que la atención ha sido muy buena, y hemos recibido felicitaciones, se lo puedo asegurar, de muchos sitios, por la buena atención que se ha dado este año. Entre otras cosas, y yo creo que es un dato del que debemos presumir, tenemos un equipo de atención a las nevadas nada menos que de ciento trece vehículos que opera día y noche. Para que usted se haga una idea, en la provincia vecina de Álava, o en territorio de Álava, como ustedes lo llaman, que tienen unas condiciones climáticas bastante similares a las nuestras, incluso a veces peores en cuanto a nieve, tienen la tercera parte de máquinas operativas que tenemos nosotros. La verdad es que nosotros tenemos una cantidad importantísima y hemos

tenido que gastar un dinero importante este año, importante, porque cada vez que sale una máquina nos cuesta la friolera de unos ciento veinte euros la hora su circulación, y han estado circulando día y noche, día y noche. Lo que pasa es que, claro, cuando viene una nevada tan importante como la que ha habido algunos días, pasa la máquina y a los diez minutos está la carretera blanca otra vez, es así. Y la máquina, con suerte pasa entre una hora. Por lo tanto, nuestra recomendación y nuestra previsión incluso en transporte público, sobre todo el escolar, que usted conoce bien, es que en los próximos concursos de transporte escolar se exijan ruedas de invierno a todos los autobuses en Navarra en general, no solo en la zona más afectada o más previsiblemente afectada, sino en Navarra en general. Creo que es una buena medida y creo que, en el futuro, el transporte privado también debería contemplar ese tipo de cosas, porque a veces con las ruedas de invierno se soluciona la mayor parte de los problemas. Luego pasará la máquina que tenga que pasar, evidentemente, pero el problema inmediato lo tienes resuelto.

En cuanto a las partidas, pues, hombre, no tenemos ninguna intención de tirar de gastos de educación y de salud, eso se lo aseguro. En absoluto. Vamos a tirar de gastos, en principio, de nuestro propio departamento. Estamos utilizando la partida de Conservación, es cierto que se nos están agotando los dineros y la idea es tirar de ingresos extraordinarios que estamos obteniendo por otras vías, los estamos dedicando a esta cuestión. Tenemos alguna previsión de algún otro ingreso extraordinario que vamos a percibir a corto plazo, que vamos a meter en esta partida de reparaciones. Si en última instancia el Congreso rechazara la consideración de que no computa a efectos de déficit, pues tendríamos que ver qué estrategia empleamos. Sin nos consideran que no se va a computar a efectos de déficit, podríamos utilizar la del tren de alta velocidad, que tiene la misma característica perfectamente para utilizarla en esta partida. Y con esto creo que he contestado a todas sus intervenciones. Les agradezco el tono y la amabilidad que han tenido conmigo. Muchas gracias.

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

BORRADOR

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para explicar la situación y planificación prevista de las obras de alternativa del cruce de carreteras Pamplona-Madrid y dar explicaciones urgentes del cronograma de obras.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Habiendo dado cuenta del segundo punto en el orden del día, vamos a pasar al tercero de los previstos, que no es otro sino la comparecencia del señor Consejero para explicar la situación y planificación prevista de las obras de alternativa del cruce de carreteras Pamplona-Madrid y para que dé explicaciones urgentes del cronograma de obras, presentado por el Partido Socialista de Navarra. Por tanto, señora Esporrín, tiene la palabra para presentarlo.

SR. ESPORRÍN LAS HERAS: Creo que la cuestión está meridianamente clara. Es un punto que si no se puede calificar como negro dentro de las carreteras navarras, sí que ha habido muchos accidentes con resultado de muerte y por eso nos ha preocupado mucho esta zona y solicitamos la información para solucionar este problema cuanto antes. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Esporrín. Señor Consejero, cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Pues voy a ser breve porque el tema tampoco tiene mucho que aportar. En primer lugar, les identificaré el cruce para que no tengan ustedes ninguna duda de a lo que se refiere. Es un cruce conocido, evidentemente, muy conocido dentro de la localidad, y aquí está su alcaldesa, con la que he tenido la oportunidad de hablar varias veces de esta cuestión. Se trata de una glorieta que llamamos partida, que tiene una media de tráfico de 4.737 en un sentido, el de la N-113, y en el contrario, de 3.172, con unos porcentajes de pesados que en el primer caso es, bueno llamativo, 25 por ciento, y el otro es más reducido. Estos datos de tráfico hacen que la consideración técnica que tiene el cruce es de un riesgo medio-alto. Hay movimientos elevados y situaciones, por lo tanto, favorables a accidentes. Sin embargo, las visibilidades son muy buenas. En teoría, las visibilidades son de 300 metros. Podemos hablar de que cuando se

trata de vehículos articulados, agrícolas, etcétera, en efecto, por sus propias características, existe un mayor riesgo. Y luego, hay otro riesgo que hemos detectado, que es la orientación este-oeste en la NA-160, que provoca que en algunos momentos del día, al amanecer, según se mira al este, uno se quede deslumbrado y al contrario, al anochecer. Por lo tanto, esto puede ser un factor que incremente el riesgo que tiene este cruce.

La accidentalidad que ha tenido históricamente, por lo menos según los datos que tenemos nosotros de 2003 –estamos hablando de diez años–, es que ha habido veintidós accidentes. Afortunadamente –y lo digo así– solo se han producido tres muertos. Desgraciada, pero afortunadamente, solo se han producido en estos diez años tres muertos que, además, curiosamente, se han acumulado en estos dos últimos años. El año pasado un accidente de un matrimonio que salió del cruce no percibió que venía un camión en el momento en que ellos pretendían salir, un despiste humano que ocurre en muchas ocasiones, y murieron los dos. Y este año ha ocurrido un accidente con un motorista que, bueno, la gran desgracia es que si hubiera venido en coche probablemente no le habría pasado nada, habría sido un problema de chapas sin importancia, pero al ser una motocicleta, pues salió despedido, se pegó contra una señal y se produjo la fatal conclusión de este accidente con su muerte. Esto ha hecho que, dentro de las estrecheces en las que nos movemos económicamente, y más teniendo en cuenta lo que hemos contado con anterioridad, hayamos propuesto una solución que entendemos que resuelve de manera segura y correcta esta intersección a través de la implantación de una rotonda –aquí les reflejo lo que puede ser el proyecto que estamos elaborando– que ha sido presentada al Ayuntamiento de Cintruénigo recientemente, a todos los grupos políticos –bueno, el del PSN, por lo visto, no pudo asistir aquel día–, se pretendió reunir a todos para explicarles la solución y estuvieron todos menos el grupo PSN. Esta rotonda va a tener un coste que todavía no tenemos claro porque el proyecto se está redactando, pero que se estima que puede estar entre ciento cincuenta y doscientos mil euros. La previsión de ejecución son unas seis semanas, mes y medio, que pretendemos iniciar antes del otoño para que esté lista a fin de año, más o menos. Los procesos de licitación, de acabado del proyecto, etcétera, están

pendientes y me permitirán que no sea tan exacto en el conocimiento, pero, en cualquier caso, antes de fin de año pretendemos que esté resuelta. Y esto es todo.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Consejero. Señora Esporrín, su réplica.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Muchas gracias por la información. En primer lugar quiero decirle que si no acudió nuestro grupo a la reunión fue, en primer lugar, porque se hizo una convocatoria unas horas antes y luego también hubo un malentendido en cuanto al contenido de la reunión. Por tanto, no pudieron adecuar las agendas y el uno por el otro no pudieron asistir. Pero no vea ahí ninguna mala fe ni nada por el estilo, sino que son cuestiones que a veces suceden en el día a día y que igual, por falta de previsión de una citación con tiempo se habría podido organizar, pero a veces es así y no pudieron ir. En cualquier caso, le agradecemos la información y quiero decir que la solución que se plantea ahora es, probablemente, mucho más económica que la que se había planteado en un inicio o la que se pensaba que se iba a decidir, haciendo carreteras a distintas alturas. Entendemos la situación económica en la que nos encontramos y le queremos decir que, si esta solución, al final, es suficiente, pues estamos de acuerdo con ella. Lo único que nos queda decir es que estaremos pendientes de si, efectivamente, se resuelve el problema, o si no se resolviera, que vemos que permanece el punto de accidentes, entonces pediríamos que se otro tipo de solución la que se tenga que proceder. Pero, de momento, y como medida preventiva y para ver cómo funciona, vamos a apoyar la propuesta que nos plantean. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Esporrín. ¿Grupos que vayan a intervenir? Por parte de UPN, adelante, señora Garbayo.

SRA. GARBAYO BERDONCES: Gracias, señor Presidente, buenos días. Damos la bienvenida al señor Consejero y a la señora Herce. Desde nuestro grupo, un doble agradecimiento al Consejero, primero por las explicaciones, y segundo porque después de varios meses de trabajo, como él ya indicado y diferentes reuniones –y digo varios meses– en la búsqueda

de soluciones entre el Ayuntamiento y el departamento, finalmente se ha concedido a la altura de Cintruénigo, en la nacional Madrid-Pamplona, las obras para el cierre de la rotonda que actualmente –como hemos visto– estaba abierta, tal y como se informó en el Ayuntamiento de Cintruénigo. Y yo sí que tengo mis dudas de que el Partido Socialista no asistió, pero bueno, lo voy a dejar ahí, estaban invitados igual que el resto.

El cruce de la nacional es muy peligroso. Ya existe en la localidad de Cintruénigo otro puente que salva, en efecto, el cruce un poquito más adelante. En su día, el Departamento de Obras Públicas porque era el más transitado, ya que comunica el pueblo, la zona residencial, con el polígono industrial. En su momento había mucho tránsito. Hoy, por desgracia, no tenemos tanto. Quedaba pendiente, pues, hacer algo para evitar accidentes en el cruce de la carretera que viene de Tudela a Cintruénigo y Fitero. En su día mantuvimos también una reunión con el Consejero, el alcalde de Fitero y la alcaldesa de Cintruénigo. Es una buena noticia, especialmente para Cintruénigo, ya que nos consta el importante esfuerzo que hace el departamento en estos momentos de crisis económica. Quizás en otro momento esta solución prácticamente no hubiese supuesto esfuerzo alguno. Con esto se pretende, pues, terminar, principalmente, con los accidentes mortales, como ya bien se ha indicado. Si bien, después de las aclaraciones y dado que esta comparecencia la ha pedido el Partido Socialista, yo quisiera dirigirme a ellos por las declaraciones que en su día se hicieron en una rueda de prensa. Yo creo que la señora Esporrín estuvo muy desacertada en la pregunta que formuló que es: ¿cuántas muertes debe haber en ese cruce para que el Gobierno de Navarra haga algo? Pues yo le contestaré, yo creo que ninguna. Llevamos varios meses trabajando –cosa que el Partido Socialista no ha apoyado– en poner solución a ese cruce, por lo menos hablo a nivel local, ya que se considera actualmente como un punto conflictivo. Por tanto, nuestras preocupaciones y nuestras ocupaciones eran poner solución. De todas formas, ya se ha hablado que en su momento, el tercer plan de carreteras, y en este Parlamento se aprobó un puente que, desde luego, era una alternativa muy costosa y es inviable. Si bien es cierto que el Partido Socialista reivindicaba y reivindica que se haga algo urgentemente, yo quiero

decirles que, en efecto, se ha estado trabajando y se ha estado trabajando muchísimo y en silencio, quizás no hacía falta hacer una rueda de prensa para sacar rentabilidad de los accidentes. Y yo haré la siguiente pregunta: ¿qué hizo el Partido Socialista cuando estuvo en el Gobierno durante cuatro años en Cintruénigo para poner solución a ese cruce? ¿O el Consejero del Partido Socialista, que también estuvo en el Gobierno para poner solución a ese cruce? Quizás, si en ese momento se hubiera hecho algo, habríamos evitado estas últimas desgracias, pero bueno, ha tocado mientras estaba al mando del Consistorio Unión del Pueblo Navarro, pero Unión del Pueblo Navarro no estaba pensando en que hubiese algún accidente para poder poner soluciones a ello. Por eso, reiteramos nuestro agradecimiento al Consejero, por supuesto, al departamento, y pedimos al Partido Socialista que, en vistas de las explicaciones que han hecho de que, efectivamente, nos han comentado que se va a comenzar en torno a un mes, mes y medio, pues que retire la moción que les insta a hacer algo urgentemente, porque, en efecto, yo creo que ya ha dejado claro que se van a realizar las obras. Sin más, muchas gracias y buenos días.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias. ¿Por parte de Bildu Nafarroa, señor Amezketa?

SR. AMEZKETA DÍAZ: De forma breve, muchas gracias, señor Presidente. Hombre, si la señora alcaldesa –a la que, por cierto, felicito, no había tenido ocasión con anterioridad– de Cintruénigo dice lo que dice, nos parece que, en efecto, hay una fórmula de solución, y además, rápida. Por lo tanto, estamos conforme con ello. Una cosa le voy a decir al señor Consejero, no nos haga trampillas, porque si Navarra tiene tres veces más medios que Álava, Álava tiene tres veces menos –en realidad no llega, porque no llega al 30 por ciento– de superficie de Navarra. Y tres entre tres a uno, en fin, por ahí andaríamos, ¿eh? Vamos a decirlo todo, sin más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Amezketa. ¿Señor Villanueva? Ay, perdone. Señora, Pérez, discúlpeme. Adelante, tiene la palabra.

BORRADOR

SRA. PÉREZ IRAZABAL (3): Itxarongo dut. Hasi baino lehen puntu honekin argitu nahi dut aurreko puntuarena segur aski ez dut ongi azaldu zer esan nahi nuen elurteekin. Ez nintzen ari makinaz nola kentzen duten elurra, horrekin arazorik ez da egon. Esaten nuena zen errepidearen, firmearen egoera, nola gelditu den elurteekin. Horretaz ari nintzen. Agian beste urteetan gutxiago egin duelako edo aurreko mantenua hobeto zegoelako. Baina aurten bereziki nabaritu dugu elurteekin firmearen egoera oso egoera txarrean gelditu dela. Egia esanda nabarmena beste urte batzuekin konparatuz. Ez nintzen ari elurra kentzeko makinez eta ekipoez.

Hori esanda, puntu honetan gure kezka adieraztea. Puntu honek badu bere istorioa eta atzetik dator. Egia da puntu kritiko bat dela, ez dela puntu beltza baina bai kritikoa. Istripu anitz egon dira, eta hildako sobera, hiru sobera dira, bat ere sobera da.

Aurreikusita zegoen oker ez banago plan zuzendaria, baina plan zuzendari hori jaio bezain pronto nolabait gelditu da lo edo hila egoera ekonomikoa ikusita, eta nik honekin badut kezka bat, ez hainbeste emandako irtenbidearekin, zuek horrela ikusi baduzue teknikoki posible dela, merkeagoa da eta gainera egoera konpontzen da anitz ongi. Baina nire kezka da, eta nolabait Carvallo andereak ere aipatu du, zer gertatuko litzatekeen edo zer gertatzen den Nafarroako beste herri batzuetan, non baita kritikoak ditugun. udaletxeetatik egon gara lanean. Hemen gauzak aldatu dira berez 2018rako zegoen aurreikusita honen soluzioa, eta bat-batean ikusten dugu nola Cintruénigoko Udalak bere kezka adierazten duen, ikusten dugu gauzak hasten direla mugitzen, eta hilabete batzuetan soluzioa ematen da. Anitz ongi iruditzen zait. Behar zen. Ez nago horren kontra. Nire kezka da, alkatea beste bat izanik, edo kolorea beste bat izanik, edo beste herri batzuetan, benetan ahalegin berberak egiten dira? Nik zoritxarrez ez dut sentsazio hori. Agian nire kezka da eta gaizki ari naiz, baina badugu zenbait tokitan sentsazioa udalean nor dagoen edo ze kolore dagoenaren arabera arazoak beste modu batean ikusten direla. Dirua bera dela jakinda, irtenbide desberdinak bilatzen dira. Ari naiz oso puntu zehatz eta konkretuetan.

BORRADOR

Errekonozitzen dugu Cintruénigoko arazoa. Hain zen nabarmena, non bitxikeria moduan ikasleek ere idatzi zigutela gutun bat hezkuntzakoei eta, beste puntu batzuen artean, hori zen aipatzen zigutena. Esan nahi dut, ikasleak berez ez daudela jantzita gai hauetan, eta nabarmena zen. Bakarrik kezka hori adierazi nahi nuen. Ea beste puntu batzuetan berdin-berdin jokatzen duen gobernu honek. Eskerrik asko.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias. Ahora sí, señor Villanueva, tiene la palabra. Cuando quiera.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente. Solo quiero agradecer también en esta ocasión la información que ha facilitado el Consejero. Parece que ya se han puesto los medios para solucionar un problema en un punto muy concreto, pero que, efectivamente, causaba preocupación y, por lo tanto, si además la solución que plantean los técnicos, o mejor dicho, como son los técnicos quienes plantean la solución, poco podemos decir al respecto, nada más que apoyar esta nueva obra de mejora en las infraestructuras de nuestra Comunidad y agradecer nuevamente la información. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias. Señor Consejero, tiene la palabra para responder a las intervenciones de los grupos.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muy bien. Señor Amezketa, por empezar por lo de la otra comparecencia. Efectivamente, Álava tiene un tamaño mucho menor que Navarra, por supuesto que sí. Lo que pasa es que usted comprenderá que por lo menos de la mitad de Navarra hacia abajo no hay mucha nieve. Sin embargo, en Álava, hay nieve en prácticamente todo el territorio. Por tanto, nos hacemos trampillas el uno al otro, ¿eh?, ¿vale?

Bueno, a la señora Pérez le diré que le agradezco que perdone el malentendido; había entendido que usted se refería a la atención. Efectivamente, como usted bien sabe, cuando nieva mucho, además de pasar el quitanieves, tenemos la costumbre de echar sal para evitar los hielos y para evitar accidentes. La sal es un elemento muy agresivo, no solamente contra el medio natural, que también lo es, sino también con las carreteras, y deteriora

muchísimo los firmes. Lo único que le quiero decir es que, dentro de esa cuantiosa lista de gastos que he presentado en la comparecencia anterior, están previstas también las reparaciones de firmes para corregir estas deficiencias que, efectivamente, nos ha producido esta meteorología tan calamitosa que hemos tenido en estos últimos meses. En cuanto a la segunda parte, yo creo que el tener tres muertos tan seguidos, evidentemente, es algo que alarma. Usted misma ha puesto de manifiesto cómo a alumnos escolares les preocupaba el tema. A nosotros también, ¿a quién no le despierta la sensibilidad el hecho de que haya tres muertos tan seguidos? Porque, en efecto, parece que esto, de alguna manera, genere una alarma social, y hay que intervenir. Yo quiero decirle que, desde luego, yo no miro el color político de nadie, en absoluto, no tengo ningún prejuicio, no soy nada cerrado en ese sentido a hablar con nadie, con ningún alcalde de ningún ayuntamiento, recibo continuamente a alcaldes de ayuntamientos que no tienen que ver con el grupo que apoya al Gobierno, y que, por supuesto, intento tratar con equidad todos los casos. En estos momentos no podemos atender, por desgracias, las necesidades que en otros momentos de podrían haber atendido, y por eso estamos intentando priorizar. Se les han añadido todas estas calamidades que hemos comentado antes y realmente, ahora mismo el hecho de atender a Cintruénigo ha merecido esta razón tan alarmante de que se produjeran consecutivamente dos accidentes mortales. Nada más.

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

Pregunta sobre los problemas detectados en las viviendas realizadas por VINSA en la localidad de Lodosa, presentada por la Ilma. Sra. D.ª Maite Esporrín Las Heras.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Vamos, entonces, con los siguientes puntos en el orden del día, que son varias preguntas realizadas en este caso por la señora Esporrín. Empezaremos por la primera de ellas, que es la pregunta sobre los problemas detectados en las viviendas realizadas por VINSA en la localidad de Lodosa. Para formular la pregunta, tiene la pregunta la señora Esporrín, cuando quiera.

BORRADOR

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Muchas gracias, Presidente. Si me permite, brevemente, relacionado con el punto anterior, no voy a contestar ahora a la señora Garbayo, pero le diré que su intervención ha sido tan torpe que no sé si es debida a su inexperiencia política o a su falta de negociación y facilidad para entablar conversaciones con otros grupos políticos, y le digo que pensaba retirar la moción, pero no la retiro, la mantengo para el día 21 gracias a su intervención.

En cuanto a la cuestión que nos afecta, quiero decirle que habíamos presentado esta pregunta debido a los problemas de filtraciones que tienen en las viviendas de Lodosa las personas que las compraron, viviendas ejecutadas por VINSA, debido a la urbanización de la calle anexa. Quería preguntarle si el Gobierno de Navarra tiene pensado realizar alguna cuestión relacionada con esta materia. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Señora Garbayo, no tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muy bien, pues voy a ser breve en este sentido. Estas son unas viviendas que se construyeron en el año 85, 86. Son viviendas que cualquiera diría por los sucesos que han ocurrido que son unas viviendas muy mal hechas, pero realmente las viviendas están muy bien. Lo que ocurre es que, efectivamente, hay unos trasteros que están situados debajo de la calle que son los que de forma reiterada han dado problemas de humedades, de filtraciones y cosas por el estilo. Desconozco por qué no se ha intervenido antes en este sentido, lo que le puedo decir es que nosotros ya hemos redactado un proyecto, que, por fortuna, ya tenemos licencia, que hemos hecho el proceso de licitación de las obras y que la verdad es que estaba previsto que las hubiéramos resuelto hoy para darle la buena noticia, pero no ha podido ser, ¿qué le vamos a hacer? Entonces, la licitación se concluirá la semana que viene. Adjudicaremos las obras y las ejecutaremos. Las obras van a ser levantar la calle, poner una impermeabilización adecuada y volver a colocar la calle. Esto es lo que vamos a hacer.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): ¿Señora Esporrín?

BORRADOR

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Buenos, pues hoy estamos que esto parece todo amor y lujo. Entonces, sin más, quiero agradecerle la intervención. Se lo trasladaremos a los vecinos y que, como no puede ser de otra manera, estaremos vigilantes para que las obras se lleven de forma adecuada. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Esporrín.

Pregunta sobre las previsiones del Gobierno de Navarra para la reparación y refuerzo del puente situado sobre el río Irati en Liédena, presentada por la Ilma. Sra. D.ª Maite Esporrín Las Heras.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Seguimos con la siguiente pregunta sobre las previsiones del Gobierno de Navarra para la reparación y refuerzo del puente situado sobre el río Irati en Liédena. Señora Esporrín, cuando quiera, tiene la palabra para formularla.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Sí, muchas gracias. Quiero decir que este asunto ha salido en esta legislatura en numerosas ocasiones, tanto en Pleno como en Comisión. Parece que ahora están las obras más adelantadas, que ya tenían previsiblemente un cronograma. Y la pregunta era esta, que si nos podía facilitar el cronograma de obras. Gracias.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Pues bien, más amor y lujo, como dice usted. Efectivamente, tenemos la fortuna –hemos estado con el Ayuntamiento y lo hemos anunciado– de que se han licitado las obras, se va a firmar el contrato –bueno, de hecho, se ha debido de firmar el contrato, por lo que me dicen aquí, porque pone el 13 de mayo–, va a haber un acta replanteo en cuanto empiece la ventana –como ya comenté en otras ocasiones, hay una ventana que fija Medioambiente para intervenir en el río, de manera que se cause el menor perjuicio a los peces que habitan en él– y lo que tenemos pensado es que se realice el 14 de junio, que las obras empiecen el 15 coincidiendo con el 105 aniversario de su construcción, que creo que es una buena fecha, y el final de la obra está previsto para el 30 de septiembre de este año. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Señora Esporrín, ¿para repreguntar o replicar?

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Sí. Pues, efectivamente, quiero darle las gracias y decir que si el Partido Socialista hubiera estado en el Gobierno, habría seguido también un cronograma similar porque también el señor Astiz había buscado la financiación para esta obra, que luego congelaron ustedes en su nueva partida. En cualquier caso, tenemos que felicitarnos todos por que al final se haga la obra.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Pues no pensaba intervenir, pero ya que usted me lo pone, le diré que, efectivamente, el señor Astiz había buscado la financiación. Por desgracia, el señor Astiz no había puesto en marcha el proceso de contratación y eso es una realidad. Y yo, cuando entré en junio, a finales de junio, no se había iniciado el proceso de contratación. Y, claro, tenga usted en cuenta que tenían que empezar las obras el 15 de julio. Difícilmente se podrían haber contratado las obras, por lo tanto, y sin querer echar la culpa a nada, permítame esta pequeña precisión.

Pregunta sobre el cronograma previsto para la construcción del enlace de la carretera N-121-C Tudela-Tarazona, con la NA-6840 de acceso a Murchante, presentada por la Ilma. Sra. D.ª Maite Esporrín Las Heras.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muy bien, pues pasamos en ese caso a la tercera de las preguntas, relacionada con la carretera 121-C. Señora Esporrín, para formularla, tiene la palabra.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Yo creo que está bastante clara también. Ya se publicó en el BON la resolución definitiva de la construcción del enlace de la carretera Tudela-Tarazona en acceso a Murchante y lo que nos preocupaba era saber el cronograma, en qué tiempos está previsto que se hagan estas obras. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): ¿Señor Consejero?

BORRADOR

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Pues me temo que en este caso no va a haber amor y lujo. Le tengo que decir que, efectivamente, como en otros proyectos que se iniciaron y que estaban colgados pendientes de aprobación, porque antes se llevaba una política de que los proyectos pudieran estar redactados pero no se acababan de aprobar definitivamente si no había partidas, si no había cosas, pues en mi caso yo decidí que esto no podía ser así, que aunque tuviésemos acumulados proyectos pendientes de hacer, lo lógico era concluir con la resolución de aprobación definitiva del proyecto y luego ejecutarlos cuando fuera posible acometerlos.

En este caso, este proyecto de construcción se aprobó de forma provisional por Orden Foral 98 del año 2009, nada menos, de la Consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. A mí me ha tocado en marzo de este año, 4 años después, resolver la aprobación definitiva del proyecto, evidentemente, el proyecto estaba ejecutado hace mucho. Es un proyecto que costó 22.300 euros y cuyo presupuesto de ejecución alcanza la cifra, IVA incluido, de 3.818.000 euros y algo más; esta obra estaba incluida en el III Plan de Carreteras para este año 2013.

Lo que le tengo que decir es que, de los datos que tenemos de tráfico y de accidentes, la intensidad media de vehículos ha experimentado una disminución de 2007 a 2012 en casi un 10 por ciento. Si bien es elevada, es una intensidad de 8.268 vehículos, lo que ocurre que el porcentaje de pesados es absolutamente mínimos, es 2,7 por ciento del tráfico nada más. En este cruce hay registrados 24 accidentes, la mayor parte sin ninguna importancia, temas de chapa, de los cuales solo se han registrado heridos en 5 de ellos y en ningún caso ha habido que lamentar muertos. El elevado coste de la solución adoptada nos mueve a reconsiderarla –esa es nuestra intención, porque es un coste muy notable– para proponer una solución más razonable que pueda abordarse en esta legislatura. Queremos hacerlo en esta legislatura, pero creemos que esta solución es desproporcionada para el tipo de intersección de que se trata. Nuestra solución apuesta por disponer de un carril, de ampliar la calzada y disponer de un carril centrar y de espera y aceleramiento en la intersección, que es una solución perfectamente normal y

razonables para este tipo de intersección dadas las características del tráfico y la accidentalidad antes referida. Por lo tanto, el proyecto realizado no está previsto ejecutarse y, en todo caso, estudiaremos la solución que le indico. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): ¿Señora Esporrín, para replicar o repreguntar?

SR. ESPORRÍN LAS HERAS: Pues qué lástima que no acabáramos bien la mañana. Ya me parecía que todo iba demasiado bien. Pues ya lo siento, de verdad, porque yo entiendo que se pueden replantear las obras, pero lo que no entiendo es que el 15 de marzo de este año usted firme la aprobación del gasto de los 3.155.726 euros libres de IVA mediante una orden foral y ahora, de repente, contemplen un cambio en la ejecución. Esto me llama poderosamente la atención. Yo entiendo que si se puede hacer una obra más barata, o sea, lo puedo compartir, pero lo que no entiendo es que en marzo se firme una orden foral con un importe y para una previsión de una obra y unos meses más tarde resulta que esa obra para la que ya estaba todo previsto, el proyecto, el dinero y que estaba claro que se pensaba hacer en breve espacio de tiempo –porque si no, no se reserva el dinero para ello–, que ahora nos diga que se cambia. La verdad es que nos sorprende y, bueno, lo vamos a estudiar, pero, desde luego, en este caso no compartimos lo que el departamento tiene previsto hacer ahora mismo.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): ¿Señor Consejero?

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Sí. Quiero decirle que en este momento tenemos aproximadamente entre veinte y treinta proyectos aprobados pendientes de ejecución, como le he comentado anteriormente. El hecho de que se aprobara el gasto del proyecto obedece, como es lógico, a que hay que pagar a los ingenieros, faltaría más que no les pagásemos, incurriríamos en alguna deficiencia muy notable. Yo creo que –y se lo digo muy sinceramente– este tipo de intersección obedece a otros tiempos y sobre todo obedece a otras situaciones en las cuales puede estar justificado. Creemos que este no es el caso, creemos que se puede solucionar de forma mucho más económica para todos los contribuyentes de

Navarra y es nuestra intención diseñar esa nueva intersección y construirla en cuanto pueda ser. Desde luego, no era una partida que tuviésemos prevista en nuestros presupuestos, no teníamos en estos momentos partida para ejecutar esta intersección ni tengo que tengamos partidas en el futuro, por lo menos en los próximos años, de este tamaño para ejecutar este tipo de intersecciones. Intentaremos resolver los problemas –como criterio general– que tengamos en intersecciones buscando soluciones razonablemente económicas y razonablemente efectivas.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Consejero. Señorías, les agradezco el esfuerzo de síntesis y de ir al grano que han realizado ustedes en esta mañana de hoy. No habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 23 minutos.)

Traducción:

SRA. PÉREZ IRAZABAL (1): Muchas gracias. Buenos días. Intervendré en euskera. Sí. Quisiera agradecerle los datos que nos ha dado, cómo no, pero...

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Un momento, señora Pérez, que se ponga...

SRA. PÉREZ IRAZABAL (1): Sí, perdone.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Sí. Adelante.

SRA. PÉREZ IRAZABAL (1): Antes de comenzar, por supuesto, quisiera darles las gracias por los datos que nos han ofrecido, y también por el formato de los mismos. Estoy acostumbrada a otras comisiones y, a decir verdad, se agradece recibir la información de esta manera.

Dicho esto, he de reconocer algo que todavía no se ha dicho. Algunas veces nos metemos con los representantes del PP y con las iniciativas que nos presentan, pero hemos de reconocer que esta preocupación, la del aeropuerto, no voy a decir que sea antigua, pero sí que la han traído desde el principio de la legislatura. Eso hay que reconocerlo. No sé si siempre lo han hecho con coherencia, pero ya que ustedes nos han hablado de la historia del aeropuerto, yo también me he fijado en la historia del PP con respecto al aeropuerto. En 2010 se puso en marcha la nueva terminal. Cervera, al poco tiempo, acusó al gobierno de Madrid de abandono –entonces, por supuesto, era el PSOE quien estaba en el gobierno. Abandono con respecto al aeropuerto de Navarra. En aquel momento, se hizo una defensa del mismo, y se dijo que en Navarra, en aquellos años, la inversión había sido mucho mayor que en los años anteriores.

Ustedes, por lo que se ve, no veían eso. No sé si en ese momento querían más o no. Usted ha dicho hoy que lo hecho hecho está. Que eso ya no tiene vuelta de hoja. Es cierto que lo hecho hecho está y que no tiene vuelta de hoja, y quizás tiene usted cuando habla siempre de optimización. No tiene vuelta de hoja, pero creo que tenemos algo que aprender.

Observando el plan, veo que en aquel momento, en cuanto a la oferta, se planteaban tres escenarios distintos, y la nueva terminal se llevó a cabo atendiendo al escenario intermedio. En dicho escenario se planteaba que el número de viajeros sería 594.000 en 2011. ¿Qué tenemos? Que en 2011 tenemos no un poco menos que eso, no, sino mucho menos que la mitad. Y el número de usuarios de 2012 es todavía menor. Si nos miramos ahora al escenario más bajo, es decir, en las previsiones más bajas, resulta que ni siquiera llegamos a ellas. Y según la información que nos han dado, el número de viajeros ha descendido a niveles de 1995. Es decir, hemos retrocedido unos cuantos años. Creo que con todo esto entendemos la oportunidad de aprender algo. Digo esto porque algunas veces acusamos al Gobierno de Navarra, yo al menos lo hago, de falta de planificación. En este caso, parece ser que ha existido planificación. No sé qué tipo de planificación. A lo grande. Hacemos un tren, y lo hacemos lo más grande posible. Hacemos un circuito, y lo hacemos lo más grande posible. Hacemos no sé qué para

congresos, y lo hacemos lo más grande posible. ¿Acaso el Gobierno también hace las previsiones a lo grande? Pues miren ustedes, no. Sé que no corresponde a esta comisión, pero por fortuna o por desgracia conozco otros tipos de planificación, las de los centros, y ahí siempre se trabaja a la baja, siempre nos quedamos cortos. No sé si al final, con esa optimización, no terminaremos dando clases en la nueva terminal. Por otro lado, tendremos un instituto distinto, pero no sé si podremos optimizarlo de otro modo.

Se planificó, pero sin pensar, o con una mala planificación, según parece; y ahora se habla de optimización, de sostenibilidad y de racionalidad. El PP habla de racionalidad, por supuesto.

Lo decía hoy mismo un titular del Diario de Navarra: Rajoy ya sabe qué hacer. Sí, ya sabemos qué es lo que sabe Rajoy. Recortar y recortar y racionalizar. Pero dentro de esa racionalización, lo único que hemos visto por el momento es que se aplica en tiempos de crisis. Y que golpea siempre a los mismos. En ese plan que ustedes –en este caso quiero decir los del PP– proponen, en ese plan de eficiencia, es evidente quiénes salen perjudicados. Nosotros no estamos de acuerdo con ello. Optimización sí, pero ¿a cambio de qué? ¿De qué manera? ¿No deberíamos, de verdad, sentarnos y hacer una planificación seria? Hablaban ustedes de oferta y demanda. Ustedes, los miembros del gobierno. Es cierto que si no existe demanda, se produce un descenso general, pero decía el señor Villanueva que para que exista demanda también debe haber oferta. No hay duda, pero utilizaré este argumento también para la Comisión de Educación, a ver si lo tienen ustedes en cuenta en otros ámbitos. Es necesaria la oferta, y el Gobierno debe ofertar. ¿De qué manera? ¿Cómo debe hacerlo? ¿Qué debe hacer? Se ha vuelto a hablar de low-cost. En su momento fue una línea a la que se recurrió, pero la señora Castillo ya dijo en su momento qué resultados tuvieron los intentos realizados. Malos resultados. ¿Qué propone ahora? ¿Volver a intentarlo? ¿Con qué coste? ¿Cuánto deberíamos pagar? ¿Es eso de verdad lo que queremos? ¿Es lo que necesitamos? ¿Tenemos que pagar a las compañías, de una manera u otra, para que oferten mejores precios? No creo que sea eso lo que debamos hacer. No lo creo.

BORRADOR

Yo creo que deberemos pensar qué es lo que proponemos. El tema de las mercancías me parece digno de análisis. Y ya le he dicho "en petit comité" que queremos el tren para mercancías y que queremos otras mucha cosas; por lo tanto, cuando hablamos de sentarnos, de pensar y de planificar, quiero decir que debemos ver qué plan de transporte queremos, no solo en cuanto a los aviones, al transporte aéreo, sino también qué transporte por carretera queremos, y por tren, y por aire; qué transporte queremos en general. Lo que no se puede hacer es trocearlo todo y aplicar a las mercancías no sé qué y no sé cómo. Si queremos sostenibilidad, empecemos por pensar que también debe existir una sostenibilidad medioambiental, y el medio ambiente y los aviones están en dos extremos. Muchas gracias.

SRA. PÉREZ IRAZABAL (2): Yo también seré breve. Perdonen. En primer lugar, por supuesto, quisiera agradecer la información que nos ha proporcionado. Creo que los gráficos son muy llamativos. Este es llamativo, pero, sobre todo, el diagrama de barras es espectacular. Es cierto que se han triplicado las cifras habituales. Ya sé que esto no se puede prever, pero yo tengo un pero... –sí, es raro ¿verdad? (risas), perdonen, se me ha ido...–, a la vista de la evolución del tiempo y de en algunos casos la tierra no iba a poder absorber más agua, por ejemplo en el caso de Belate, donde ha habido un derrumbamiento tras otro, no sé hasta qué punto se podría prever algo, o saber qué podría suceder si se produjera otra tromba de agua. No sé si se podía hacer o no. Es lo que le pregunto. Sin embargo, hasta ahora hemos contado con un plan de viabilidad invernal, y creo que, en general, ha funcionado. Este año, a decir verdad, hemos visto que con las nevadas la carretera ha estado en muy mala situación, y lo digo porque a diario he estado yendo y viniendo, y estaba muy mal. No sé si para otros años se podría tomar esto como punto de partida. Es decir, en vista de que este año, tras llover tanto, ha sucedido esto, lo otro y lo de más allá, se puede poner en marcha un plan de prevención. Sé que es difícil, pero no sé si han reflexionado ustedes sobe esto o si han tenido oportunidad de hacerlo.

BORRADOR

Para finalizar, quisiera decir que este tipo obras hay que hacerlas cuanto antes, mediante una ejecución de urgencia. No se puede actuar como lo haríamos normalmente, y, además, desde el punto de vista económico son bastante más rentables que otras.

Para terminar, sé que cuando existe una ejecución urgente no es necesario sacar la obra a concurso. Sin embargo, la transparencia es importante para nosotros, y quisiéramos saber, ya que esa cantidad no estaba prevista, como ustedes han dicho, en qué otras partidas va a tener consecuencias, y, por supuesto, tenemos claro que no puede influir en partidas sociales. Seguro que se pueden modificar otras partidas que no tienen un contenido social.

Quisiera felicitarles por una razón, ya que como hemos dicho, se trata de una importante cantidad de dinero que no estaba prevista. Y en este momento no tenemos presupuesto hay que explorar otras vías, y creo que acudir al Ministerio es una buena iniciativa. Deberíamos intentar que esto influyera lo menos posible en nuestro presupuesto. Muchas gracias.

SRA. PÉREZ IRAZABAL (3): Esperaré. Antes de comenzar con este punto, quisiera aclarar algo del punto anterior, ya que seguramente no he explicado bien lo que quería decir cuando me refería a las nevadas. No me refería a la retirada la nieve con las máquinas; en ese aspecto no ha habido problemas. A lo que me refería era a la situación en que ha quedado la carretera, el firme. Era a eso a lo que me refería. Quizás porque otros años ha nevado menos o porque el mantenimiento previo era mejor. Pero este año, especialmente, hemos notado que con las nevadas el firme ha quedado en muy mal estado. A decir verdad, es algo notorio, comparado con otros años. No me estaba refiriendo ni a las máquinas, ni a los equipos quitanieves.

Dicho esto, quisiéramos mostrar en nuestra preocupación en este punto. Se trata de algo que viene de lejos y que tiene su historia. Es cierto que se trata de un punto crítico; que no es un punto negro, pero sí un punto

crítico. Ha habido muchos accidentes y demasiados muertos. Tres son demasiados, pero uno también es demasiado.

Si no me equivoco estaba recogido en el plan director, pero dicho plan director nada más nacer a quedado de alguna manera en letargo o muerto por la situación económica; y yo tengo una preocupación con este asunto, no tanto por la solución que se le ha dado, porque si ustedes ven que de ese modo es técnicamente posible y más económico, mientras se solvente la situación, me parece muy bien. Pero mi preocupación es, como la señora Carvallo ha expresado de algún modo, qué sucedería o que sucede en otras localidades de Navarra, donde también existen personas críticas, en las que hemos trabajado desde los ayuntamientos. Ahí las cosas han cambiado. Para 2018 estaba prevista la solución a este problema, y de repente vemos que el Ayuntamiento de Cintruénigo expresa su preocupación, y las cosas empiezan a moverse y en unos meses se da una solución. Nos parece muy bien. Así debía ser. No estoy en contra de ello. Mi preocupación es qué sucede cuando el alcalde es otro o el color del Ayuntamiento es otro, en otras localidades. ¿Se hacen los mismos esfuerzos? Yo lamentablemente no tengo esa sensación. Quizás solo me preocupa a mí y me estoy equivocando, pero en algunos lugares tenemos la sensación de que dependiendo de quién esté en el Ayuntamiento o del color del mismo se actúa de un modo o de otro. Siendo el mismo dinero, sin embargo se buscan soluciones distintas. Estoy refiriéndome a puntos concretos.

Reconocemos el problema de Cintruénigo. Era tan evidente, que, a título de curiosidad, les diré que hasta los alumnos nos escribieron una carta a los miembros de la Comisión de Educación, en la que, entre otras cosas, se hablaba de este aspecto. Quiero decir que los alumnos no es que sean expertos en estos temas, y resultaba evidente su preocupación. Solamente quería expresar esa preocupación. A ver si en otros puntos este Gobierno actúa del mismo modo. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias. Ahora sí, señor Villanueva, tiene la palabra. Cuando quiera.

BORRADOR