



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VIII Legislatura

Pamplona, 25 de abril de 2014

NÚM. 38

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. SAMUEL CARO SÁDABA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 25 DE ABRIL DE 2014

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para explicar el contenido del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal “Proyecto de abastecimiento de agua a Viana y a la Ribera de la Mancomunidad de Montejurra”.
- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para explicar la situación en la que se encuentra la plantilla destinada a la conservación de carreteras en Navarra.
- Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a financiar las obras necesarias para la ejecución de la rotonda incluida en la actuación 51, de la NA-160, accesos a Tudela, presentada por la Ilma. Sra. D.^a Maite Esporrín Las Heras.

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 10 HORAS Y 4 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para explicar el contenido del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal “Proyecto de abastecimiento de agua a Viana y a la Ribera de la Mancomunidad de Montejurra”.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muy buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a esta sesión de la Comisión de Fomento, que tiene tres puntos en el orden del día. El primer punto es una comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para explicar el contenido del Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal “Proyecto de abastecimiento de agua a Viana y a la Ribera de la Mancomunidad de Montejurra”. En segundo lugar, también, una comparecencia del Consejero de Fomento para explicar la situación en la que se encuentra la plantilla destinada a la conservación de carreteras en Navarra. Y, finalmente, en el punto tercero, un debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a financiar las obras necesarias para la ejecución de la rotonda incluida en la actuación 51, de la Navarra 160, accesos a Tudela.*

Vamos a empezar con el primer punto del orden del día, que es la petición de comparecencia, por parte del señor Longás, por parte de Aralar- Nafarroa Bai, del Consejero para que nos dé los detalles referidos al Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal “Abastecimiento de agua a Viana y a la Ribera de la Mancomunidad de Montejurra”. Señor Longás, cuando quiera tiene la palabra para presentar la iniciativa.

SR. LONGÁS GARCÍA: *Gracias, señor Presidente. Señorías, señor Consejero y equipo, egun on. Bien, ya sé que al Consejero no le apetecía mucho venir, por lo menos pensaba que quizá deberían venir otros agentes, lo que pasa es que, para empezar, el Parlamento no puede llamar a entidades locales a comparecer aquí, sí al Gobierno. Además, a mí me interesa la cuestión que afecta directamente al Gobierno, porque el Gobierno ha intervenido, no solo su Departamento, pero su Departamento, digamos, es la cabeza de toda esa intervención gubernamental, porque es responsable de todo el proceso de tramitación de este Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal. Ya sé que aquí se juntan competencias, no sé si concurren, o se solapan, pero hay competencias de distintos niveles administrativos. Está el nivel local con la Mancomunidad Montejurra, evidentemente; está la Confederación Hidrográfica del Ebro, en lo que afecta a caudales y autorización*

de extracciones, etcétera, pero está, también, el Gobierno de Navarra, fundamentalmente en lo que afecta a la propia tramitación del PROSIS y a la declaración de incidencia ambiental y a las cuestiones ambientales que rodean todo este proyecto. Por eso, aunque puede parecer amplio, evidentemente, cuando se habla de coste, financiación, previsión de caudales necesarios, sostenibilidad de estos y cobertura administrativa, son cuestiones en las que interviene claramente el Gobierno de Navarra y, hacia fuera, es el Departamento de Fomento quien, digamos, es la cara del Gobierno de Navarra en estas cuestiones.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Longás. Pues, hecha la presentación, señor Consejero, para contestar, tiene la palabra cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Buenos días, egun on. No es que no me apeteciera venir, yo vengo aquí siempre contento y con gusto. Era una cuestión, más bien, de poder contestar a unas cosas que se intuían que usted pretendía que se le contestara en su petición de comparecencia con el conocimiento y la capacidad necesaria para darle una explicación extensa que, seguramente, en algunos aspectos, yo no podré hacer. Efectivamente, aquí hay una serie de competencias concurrentes de varias Administraciones. Entiendo que la polémica que despierta su interés y que motiva que usted convoque esta comparecencia tiene que ver con determinadas cuestiones que han salido a la luz pública, a través de algunas quejas extemporáneas –podríamos llamarlas así– en relación con el procedimiento que se llevó a cabo con respecto a la captación de caudales y su presumible sobreexplotación, en las que yo, como usted comprenderá, no soy el más capacitado para darles contestación. Pero, en fin, vengo aquí a explicar lo que yo puedo explicar, voy a intentar dar satisfacción a todo lo que usted me solicita, dentro de las posibilidades que tengo, que es la óptica de mi departamento. ¿De acuerdo?*

Bien, pues para empezar, les diré que el promotor de este PSIS, lógicamente, es la Mancomunidad Montejurra, entidad pública que, como es evidente, no está obligada a venir aquí, pero que, de forma voluntaria, seguramente podría prestarse a venir; no hay ningún inconveniente –supongo–, por su parte, para hacerlo, ¿no?

Les diré que el anterior proyecto de abastecimiento de aguas de la Mancomunidad Montejurra se aprobó en 1984 y está totalmente ejecutado. Les estoy poniendo cosas que vienen en la memoria del PSIS; aunque mi conocimiento sobre estas cuestiones no es que sea nulo, pero tampoco es lo suficientemente profundo. Las previsiones de dimensionamiento que se hicieron en aquel enton-

ces, en 1984, fueron a veinticinco años vista. Dice la Mancomunidad que se ha comprobado que la capacidad de la red –lo dice en el PSIS– se encuentra muy por debajo de las necesidades actuales y futuras, realidad que hace patente la antigüedad de las infraestructuras hidráulicas existentes. Así mismo, la Mancomunidad, en fecha de 5 de febrero de 2010, presentó un nuevo proyecto de abastecimiento a Viana y a la Ribera, ante el Gobierno de Navarra, para su autorización medioambiental y urbanística. Solicita, además, declaración de utilidad pública y la urgencia a efectos expropiatorios.

El procedimiento que se ha llevado a cabo –es importante desde el punto de vista de lo que nosotros realizamos, puesto que nuestra intervención aquí es más procedimental que otra cosa, por la naturaleza de la obra que se pretende ejecutar– tiene una parte ambiental y una parte de ordenación del territorio. Entiendo que la ambiental es la que puede ser objeto de cierta polémica que yo he podido percibir a raíz de solicitarse esta comparecencia. Pues, bien, el 5 de febrero de 2010, se presentó un estudio de incidencia ambiental ante el departamento correspondiente, el Departamento de Agricultura, Medio Ambiente y Administración local. El 15 de abril de ese año, se emitió un requerimiento sobre diversas cuestiones del EIA. El 15 de noviembre de 2010, se contestó al anterior requerimiento. El 20 de diciembre de ese año 2010, se emitió el informe sobre la suficiencia del estudio, que es un paso previo que tiene el trámite. El 21 de enero, ya de 2011, se realiza un informe del Servicio del Agua. El 31 de enero, se produce un requerimiento del Servicio del Agua hacia los promotores. A partir de ahí, se inicia ya el procedimiento que corresponde a este departamento, cuya fecha inicial es el 27 de junio de 2011, en el que el Gobierno acuerda su declaración como PSIS e inicia el trámite de exposición al público y audiencia a los Ayuntamientos afectados, que se publica en el Boletín Oficial de 28 de julio. Quiero decir que todo este trámite previo es requerido para poder dar inicio al trámite de Ordenación Territorial. Luego, ambos trámites van paralelos y concluyen, lógicamente, cuando concluye primero el ambiental.

Durante la exposición al público, ya, del PSIS, se produce una única alegación del Ayuntamiento de Lazagurria que no tiene nada que ver con las cuestiones que están ahora en polémica. El 3 de agosto de ese año se presenta documentación complementaria por parte del promotor –por parte de la Mancomunidad– en respuesta a la alegación del Ayuntamiento de Lazagurria y también al requerimiento formulado por el Servicio del Agua. El 19 de noviembre de 2012 se formula, por parte de Medio Ambiente, la declaración de incidencia ambiental favorable al proyecto, con una serie de

medidas correctoras. La resolución se publica en el Boletín Oficial de 17 de diciembre y se traslada al Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo y a todos los Ayuntamientos afectados, así como al promotor del proyecto. A partir de este momento es cuando la Comisión de Ordenación del Territorio puede volver a valorar el proyecto para su aprobación definitiva, teniendo en cuenta que se ha respondido a la alegación previa, que sí que está dentro del trámite de Ordenación del Territorio, y que ya el trámite ambiental está concluido. Por lo tanto, el 21 de noviembre se reúne la Comisión de Ordenación del Territorio y emite informe favorable en relación con la aprobación definitiva del PSIS o el PROSIS. Ya el 19 de diciembre, se produce el acuerdo de la aprobación definitiva por parte del Gobierno y se publica el 21 de enero de 2013.

Esto es de la parte de tramitación, vayamos al contenido de este proyecto. Sus objetivos son: mejorar el abastecimiento tanto en cantidad como en calidad en las localidades de Lazagurria, Mendavia, Lodosa, Sartaguda –en un futuro–, Cárcar y Andosilla; asegurar la dotación de infraestructura hidráulica en la zona comprendida entre Mendavia y Lodosa y, también, solucionar el abastecimiento de Lazagurria; integrar a Viana en el sistema general de abastecimiento de la Mancomunidad de Montejurra y, con ello, dotar a sus habitantes de agua de mejor calidad. Esto que les digo son, lógicamente, objetivos que vienen recogidos en el documento.

Las actuaciones previstas son una tubería de conexión de Sorlada a Andosilla, un nuevo ramal desde Lazagurria hasta el polígono industrial de Viana, conexión de la actual tubería de impulsión de bombeo hasta la nueva tubería planteada, captación de un nuevo pozo en Mendaza P-2 –esto, entiendo yo, es la parte polémica– con bombas para la elevación de caudal hasta el depósito regulador de Mendaza, instalación de sesenta nuevas tuberías dúctiles con sus arquetas, ventosas, desagües y derivaciones; un nuevo depósito de mil quinientos metros cúbicos en Lazagurria y la ampliación del depósito de Viana con dos vasos de capacidad de tres mil metros cúbicos y la construcción de un depósito en Andosilla de tres mil metros cúbicos.

Aquí se ven las actuaciones previstas, están trazadas las líneas de tuberías y la señalización de los depósitos, así como la ampliación de bombeo en Mendaza.

Exigencias que se realiza al promotor en el trámite, en el acuerdo, del Gobierno de Navarra de aprobación definitiva del PSIS. Se establece que tiene que atender a las medidas dispuestas en la declaración de impacto ambiental, obtener la autorización de los organismos de cuenca corres-

pondientes y seguir sus indicaciones, obtener las autorizaciones precisas para las obras que afecten a la zona de dominio público y servidumbre de carreteras, estar a lo que determine el Servicio de Infraestructuras Agrarias, proceder conforme a la DIA en cuanto a afectaciones a patrimonio histórico y, luego, se dice que la aprobación del PSIS se realiza sin perjuicio de cuantas otras autorizaciones sean precisas para la ejecución del proyecto. Se declaran las obras de utilidad pública a efectos expropiatorios y se insta al promotor a presentar un texto refundido. Por lo tanto, aquí ya se puede advertir que, con la mera aprobación definitiva del PSIS, no es suficiente para obrar; sino que hace falta otro tipo de autorizaciones que, en cualquier caso, tendrán que darlas los organismos pertinentes. Yo entiendo que, fundamentalmente, la más complicada o la que tiene más importancia es la del organismo de cuenca, pero luego hay otra serie de cuestiones que, efectivamente, también se recuerda que deben obtenerse.

En cuanto a las otras cuestiones que plantea el grupo parlamentario solicitante de la comparecencia, que son coste, financiación, previsión de caudales necesarios, sostenibilidad de estos y su cobertura administrativa, debo decirles que, en cuanto a costes del proyecto, los que vienen referidos en el documento del texto refundido que se aportó son los que aquí pueden verse, un coste de ejecución material de veintiséis millones, de ejecución por contrata de treinta y seis y medio, y de presupuesto para conocimiento de la Administración –que comprende los costes de ejecución total de la obra, entiendo que están direcciones y cosas, proyectos– cuarenta millones de euros.

En cuanto a la financiación, el PSIS no contiene una especificación al respecto, por tanto, no se la puedo aportar. Esto, quizás, la Mancomunidad –de ahí mi escrito– podría aportárselo. Lo que sí que le digo es que la legislación foral no exige que se explicita este aspecto en el proyecto, puesto que solo lo demanda en caso de que sean promovidos desde la iniciativa particular.

En cuanto a caudales necesarios, y según la documentación aportada por la Mancomunidad, aquí hay una serie de datos de un caudal anual extraído actualmente de noventa y cinco litros por segundo, con un volumen de tres hectómetros cúbicos, la justificación del valor de extracción de trescientos diecinueve –que es lo que se plantea– litros por segundo, que se incluyen en un anexo que acompaña al proyecto de ejecución. Bueno, todos datos técnicos. El volumen a extraer, diez hectómetros cúbicos. Y lo que es importante desde el punto de vista de nuestra visión –bueno, aquí hay una justificación de su sostenibilidad, cómo puede afectar al acuífero, que también aporta la Mancomunidad– de la tramitación que llevamos a cabo en el

Departamento de Ordenación del Territorio, es que existe un informe del Servicio del Agua, en relación con esta documentación que aporta la Mancomunidad, que señala textualmente que “se considera justificada la solicitud de caudal de 319,11 litros por segundo de aprovechamiento de agua subterránea”. Esto lo dice, naturalmente, el Servicio del Agua, independientemente de que luego esto tenga que ir al organismo de cuenca, a la Confederación Hidrográfica del Ebro, para que se otorgue la concesión correspondiente.

Y en cuanto a cobertura administrativa, les diré que el acuerdo de aprobación definitiva establece que, previa ejecución de las obras –vuelvo a recalcar–, se deberá contar con autorización de los organismos de cuenca correspondiente y proceder conforme a las indicaciones que establezcan en ella. Y nada más, esto es cuanto tengo que comentarles a este respecto. Gracias.

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

SR. LONGÁS GARCÍA: *Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero. Hablaba de quejas extemporáneas; no sé si son extemporáneas o no, porque habría que ver la manera en que se actuó, que quizás es la habitual, pero yo entiendo que tampoco es ni la rigurosa ni la que establece la propia ley, pero no sé hasta qué punto esas actuaciones hacen que los procesos de participación pública queden en nada y, por tanto, no sé hasta dónde las quejas son extemporáneas. Pero, bueno, esa es otra cuestión.*

Evidentemente, sí que es verdad que hay una declaración de impacto ambiental, de incidencia ambiental, mejor dicho. Curiosamente, usted ha hablado del informe de la Sección de Recursos Hídricos, que, por ejemplo, pedía cosas que, hasta donde yo sé, no se han aportado en ningún momento, como los caudales y el régimen de explotación del actual aprovechamiento del pozo P-2, el pozo de Mendaza que, por cierto, no es legal; aquí hay un baile de pozos muy extraño, ahora se están explotando dos pozos, solo existe autorización administrativa para uno, ahora se pide autorización, no sé si se sabe, para uno o dos pozos, hay otro pozo, el de Itxako, que está en una situación irregular, en fin. Eso lo pedía la Sección de Recursos Hídricos, decía que “no se ha realizado un estudio de cómo la extracción de este caudal de trescientos diecinueve litros por segundo puede influir en el conjunto del acuífero –que yo sepa, sigue sin hacerse ese estudio– o cuál es, en este momento, la concesión de extracción concedida por la Confederación Hidrográfica del Ebro”. Yo no sé si se lo han dicho antes de aprobar el PRO-SIS, pero es que la concesión de la Confederación Hidrográfica para el único pozo legalizado era de

0,85 hectómetros cúbicos al año, y se están extrayendo dos. En el que no es legal, en el P-2, se están extrayendo tres hectómetros cúbicos al año, y se pretende ahora extraer diez. Eso para poner las cosas en situación. Ya sé que eso puede tener más que ver con la relación entre la Mancomunidad y la Confederación, pero yo creo que esto es relevante a la hora de dar el visto bueno final y a la hora de la tramitación administrativa de un proyecto de este tipo por parte del Gobierno de Navarra.

Es cierto que las otras partes de afectaciones ambientales están más o menos resueltas: patrimonio histórico, en fin, otro tipo de lo que es el recorrido de la tubería. Pero resulta que las afectaciones ambientales en origen no están resueltas. No están resueltas y, a pesar de eso, el Gobierno de Navarra ha dado el visto bueno. ¿Por qué no están resueltas? En primer lugar, por lo que ya le he comentado, la Mancomunidad no contesta al Gobierno de Navarra en esas cuestiones y está explotando un acuífero de una manera, cuando menos, irregular. Pero es que, además, de acuerdo con las propias determinaciones del Gobierno de Navarra, el acuífero de Lóquiz forma un sistema con el río Ega, que está interrelacionado, y el acuífero se alimenta del río Ega y, al mismo tiempo, el acuífero alimenta, aguas abajo, el caudal del Ega. Por tanto, tenemos afectaciones que van bastante más allá de la mera extracción de aguas subterráneas, por no hablar del lugar de interés comunitario Ega-Urederra, que exigiría, por su mera existencia, que cualquier actuación que afecte o que pueda tener efectos sobre ese lugar de interés comunitario, debería ser contemplada, también.

Desde luego, yo creo que el PROSIS debería analizar estos factores que, además, están admitidos en estudios realizados por el propio Gobierno de Navarra cuando, además, ni siquiera se conocen las afectaciones de las extracciones que se están realizando en este momento, porque van más allá de lo que está autorizado. La cuestión no es –lo aclaro ya– si hay o no sobreexplotación del acuífero, sino las condiciones de explotación del acuífero y su afectación sobre el sistema que forma con el río Ega. Porque, por ejemplo –ya se ha dicho–, hay pueblos ahí con manantiales que nunca se habían secado –ni siquiera en periodo de estiaje– y ahora algunos han estado más de dos años secos, o al menos dos años secos. Ya son cuestiones que hay que plantearse.

Usted ha hecho referencia al proyecto de la Mancomunidad Montejurra. Es un contexto que yo creo que debería ser abandonado en cualquier política sensata desde el punto de vista ambiental, la concepción de que solo importa la demanda y que la oferta es ilimitada, y no es verdad, porque las propias estimaciones de la Mancomunidad,

además de antiguas, de haberse quedado obsoletas, pues, de hecho, en algún proyecto colateral a este proyecto de abastecimiento, como algún proyecto de planificación urbanística en Viana, ya se reconoce que las previsiones con las que se habían hecho esos planes de crecimiento y de demanda no son las que cabe esperar en este momento, han cambiado mucho las cosas en los últimos años. Como digo, aquí es donde entiendo que entra la responsabilidad del Gobierno de Navarra y entiendo que, concretamente su departamento, a la hora de dar la autorización definitiva al PROSIS, debería actuar de otra manera.

Para empezar, cualquier concesión de extracción requiere una investigación previa del acuífero, cosa que no se ha hecho, en el PROSIS no consta. Se ha aprobado el PROSIS sin autorización ni de investigación ni de extracción. Eso, ya, choca con el concepto de planificación. Y ¿por qué digo esto? Pues yo creo que hay, básicamente, hay más pero hay dos normas que delimitan la actuación del Gobierno de Navarra. Una de ellas, la primera, la Ley 4/2005, de Intervención para la Protección Ambiental, por ejemplo, en su artículo 30 dice que “la evaluación ambiental debe evaluar, corregir y controlar los efectos que sobre el medio ambiente pueden tener determinados planes”. Dice que “deberán someterse a evaluación ambiental estratégica con carácter previo a su aprobación”. Con carácter previo; claro, si nos quedamos en la literalidad del “deberán someter”, pero se supone que deberán someterlo para algo, con carácter previo a su aprobación. Y dice que el promotor incorporará, desde el inicio de su elaboración, la variable ambiental, y deberá remitir al Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda un estudio de la incidencia ambiental. Claro, no basta con titular algo Estudio de Incidencia Ambiental, tiene que ser, efectivamente, un estudio de incidencia ambiental. Todo esto nos establece el carácter previo. Dice, también, que “el estudio ambiental identificará y evaluará los posibles efectos que sobre el medio ambiente pueda tener su aplicación”. Prácticamente no se ha dicho nada de las afectaciones al sistema Lóquiz-Ega, en el estudio de incidencia ambiental. E insisto, la legislación parece que establece o piensa en el carácter previo, pero la ley de ordenación del territorio y urbanismo también incide en eso cuando dice –artículo 44– que “los PROSIS tendrán el contenido suficiente y preciso como para poder describir adecuadamente su implantación en el territorio y poder analizar sus interacciones e impactos sobre el mismo”. “Tendrán el contenido suficiente y preciso”, y resulta que hay una parte de esos impactos e interacciones que está enormemente difusa, por tanto, aquí hay otra obligación para el Gobierno de Navarra. A tal fin, los PROSIS contendrán las siguientes

determinaciones, y entre varias de ellas dice: “Incidencia sobre el territorio físico, afectaciones ambientales y medios de corrección o minimización de las mismas y –siempre que sea legalmente necesaria– evaluación de impacto ambiental”. Esto lo dice claramente la ley de ordenación del territorio y urbanismo y, además, dice –para remachar esto–: “Los proyectos sectoriales constarán de los documentos necesarios para reflejar con claridad y suficiencia sus determinaciones”.

Por tanto, entiendo que hay una obligación previa, por parte del Gobierno de Navarra, de aclarar todas estas cuestiones antes de aprobar un plan. Como le digo, incluso ya antes de iniciarse la tramitación propiamente dicha del PROSIS, la Sección de Recursos Hídricos advertía de la falta de elementos fundamentales, porque decía: “Faltan una serie de datos de partida que son imprescindibles para valorar el estudio de impacto ambiental”. Y algunos de esos elementos siguen sin aparecer en el proyecto que finalmente se ha autorizado.

Y no es una cuestión menor –usted lo ha dicho–, estamos hablando de un proyecto, según cómo lo midamos, que, finalmente, para la Administración Pública, van a ser cuarenta millones de euros. No se establece en el proyecto de dónde va a salir esa financiación, pero todos sabemos que, presumiblemente, va a salir, si no en su totalidad en su mayor parte, de los Presupuestos Generales de Navarra. Por tanto, no estamos hablando de cuestiones menores, estamos hablando de cuarenta millones, un proyecto basado en previsiones antiguas, quizá obsoletas y que, como ya he dicho, han sido incluso enmendadas en algunos planes municipales, y la impresión que da es que al Gobierno de Navarra parece que lo único que le preocupa es la tubería, y no sé si nos vamos a encontrar, otra vez, en otro caso de esos de infraestructuras que van de ninguna parte a ninguna parte.

Fijense que aquí, lo que no pongo en cuestión es ni que esa extracción sea posible y sea sostenible desde el punto de vista ambiental –no lo pongo en cuestión–, ni que haya necesidades de abastecimiento –tampoco lo pongo en cuestión–; cierto es que, por parte de algunas asociaciones, se han planteado alternativas, eso también es verdad, pero lo que planteo es que se ha aprobado un proyecto de incidencia supramunicipal por parte del Gobierno de Navarra yo creo que no cumpliendo debidamente las obligaciones que la propia legislación foral le marca, y de lo que se trata es de saber si realmente eso es posible y cuáles son las afecciones ambientales reales, fundamentalmente para el sistema que conforma el río Ega y el acuífero de Lóquiz. No es una cuestión de negar nada de partida, pero es que si no conocemos eso... Y hoy por hoy, no lo conocemos, porque incluso la

Mancomunidad, como estudios técnicos, nos remite a un artículo, un artículo de diez páginas con estimaciones, además, que están discutidas por informes del propio Gobierno de Navarra, que será muy riguroso, pero entendemos que no es la manera de justificar adecuadamente –termino, señor Presidente–, no es la manera de asegurar la solvencia de unas estimaciones.

Y la cuestión es esa: no se trata de objetar la cuestión de fondo, pero sí el hecho de que no sabemos si realmente ese proyecto tiene incidencia ambiental o no. Después están las cuestiones de la cultura, la sostenibilidad, el respeto ambiental de la gestión del agua, que darían para mucho más y que creo que requieren cambios de óptica y de actuación, también, por parte del Gobierno de Navarra. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Gracias, señor Longás. Abrimos, a continuación, el turno de los grupos, empezando por UPN. Señora Castillo, cuando quiera, tiene la palabra.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Gracias, señor Presidente. Damos la bienvenida, también, al señor Consejero, al señor Nagore y a la señora Herce. A nuestro grupo, de entrada, le resulta, cuando menos, muy curioso que Aralar/Na-Bai demuestre tanto interés en un PSIS y no lo haga de manera extensiva a otros PSIS que se han intentado llevar de la manera más rigurosa y objetiva posible y, sin embargo, ustedes, dependiendo de dónde venga el PSIS, le dan un mayor carácter de rigurosidad o no, teniendo en cuenta que el Gobierno de Navarra, en este sentido –el Departamento, en concreto, de Ordenación del Territorio–, es imparcial, no depende de dónde vengan los PSIS, observa el mismo rigor y la misma autoridad en exigir la legalidad en este y en otros PSIS que, sin embargo, a ustedes no les ha parecido que tengan que tener ni los basamentos que ahora está pidiendo ni siquiera el procedimiento. Está claro que usted se ha leído muy bien la legislación relativa a los planes de incidencia supramunicipal de la propia comparecencia del Consejero y de la propia legislación. Aunque a usted no le parezca bien, aunque a usted no le guste, aunque a usted le parezca extraño, lo cierto es que, en esta situación del PSIS que nos ocupa hoy, el procedimiento que se ha llevado a cabo para su aprobación es el oportuno. Ya le digo, le guste a usted, no le guste, le extrañe, es el que exige la legislación. Y esas preocupaciones de carácter medioambiental, evidentemente, se han de solventar en otro organismo que es el competente, y en este caso es el de cuenca.

La verdad es que los PSIS, como se ha explicado, en el momento de la aprobación, en algunos aspectos no exigen la explicitación concreta, en este caso, de la cuestión que usted está nombrando. Por lo tanto, ni este ni otros lo van a hacer,

porque la ley dice que no es necesario que lo hagan. Si es necesario, evidentemente, que, cuando se vayan a realizar las obras, haya autorización expresa de todos los organismos que se tienen que pronunciar al respecto, en este caso la Mancomunidad de Montejurra. Ya le decimos, puede que no le guste, que le parezca extraño, nos parece interesante que las cuestiones medioambientales que usted está nombrando sean aclaradas, pero hasta que la ejecución de obra no se lleve a cabo, tienen tiempo de resolver esas cuestiones, y es a otros departamentos, quizá, a quienes tengan que dirigir sus preocupaciones, pero nos habría gustado, de verdad, que todos los PSIS que se traen, también, a este Parlamento hubiesen sido tomados con el mismo cariño, con el mismo interés que ha sido tomado este, y no en detrimento, tampoco, de este mismo. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Castillo. Por parte del grupo socialista, señor Galilea, cuando quiera, tiene la palabra.

SR. GALILEA ARAZURI: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señor Consejero y personas que le acompañan. De verdad, señor Longás, que me he quedado, no sé, helado. Al final, no sé si usted quiere que se haga la obra o que no se haga la obra. Mire, le voy a decir una cosa, ya que se ha nombrado la posible ampliación de Viana, de unas posibles viviendas y demás: ese es el menor de la cuestión. Por una cosa, mire: toda la Ribera o la mayoría de los pueblos de la Ribera estamos bebiendo un agua, en estos momentos, cuyos parámetros sanitarios están rayando la raya roja, mire lo que le estoy diciendo. Nada más que por ese motivo creo que todos los que estamos aquí deberíamos apoyar este proyecto, pero le voy a decir más: desde los Ayuntamientos, desde la Mancomunidad Montejurra, desde el Gobierno –en este caso el Departamento de Fomento–, todos hemos aprobado este proyecto porque vemos que es supernecesario. Pero le voy a decir más, le voy a decir más: usted habla de las cuestiones ambientales hidrográficas, también; en este momento, pregunte usted a la Mancomunidad Montejurra dónde está el expediente. Está, como ha dicho la señora Castillo, para corregir los defectos que pueda haber en una cosa y en otra. Es cierto, se ha solicitado un pozo más, pero en este momento, con los pozos que hay, la capacidad que tienen esos pozos es para dar de beber a unos trescientos mil habitantes en la zona. Por lo tanto, mire, vamos a hacer lo primero, que es que la gente pueda beber agua, primero de calidad y, luego, suficiente.

Y yo le digo una cosa: a mí me habría gustado que esta comparecencia hubiera sido o bien de la Presidenta del Gobierno de Navarra o bien del

Consejero. Pero, bien, usted ha citado la comparecencia del señor Zarraluqui, de Fomento. Yo le estoy diciendo dónde creo que está el “atascón”, el “atascón” está en la financiación de este proyecto, un proyecto superimportante, superimportante, porque estamos hablando del agua de beber de las personas, no estamos hablando del agua de ninguna otra cosa.

Yo, de verdad, con estos datos, lo que le pediría, como usted, es que, efectivamente, se cumpla el estudio ambiental, que la Confederación Hidrográfica del Ebro apoye esa obra –que, por lo que sé, la apoya, hasta este momento– y que esta obra se haga, se haga por el bien de muchos vecinos y muchos habitantes de la zona de Tierra Estella y de la Ribera del Ebro. Por supuesto, al Consejero le diré que, en lo que le pueda concernir, el tema de la financiación, eso sí que es importante. Vamos ya con bastantes años de retraso, que de una vez el Gobierno de Navarra ponga la financiación que tiene que poner encima de la mesa para poder hacer esta obra, porque creo que esta obra sí que es una de las obras importantes que se deberían haber hecho en Navarra, no otras que se han hecho, que, por supuesto, ahí están. Esta, como estamos hablando del agua, yo creo que es importantísima. Y vuelvo a repetir otra vez: en lo único que estoy de acuerdo con el señor Longás es en que se cumplan el estudio ambiental y el estudio hidrográfico, que sé que en estos momentos se están haciendo.

Por lo tanto, lo que pediría es que todos apoyemos, en la medida que sea posible, que esta sea una obra que en un año tenga una financiación para poder empezarla. No hay que olvidar que es una obra de agua en alta y, por lo tanto, corresponde a la Mancomunidad de Montejurra y al Gobierno de Navarra financiarla para darnos de beber un agua de calidad a todos los habitantes de la zona. Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Galilea. Por parte de Bildu Nafarroa, señor Rubio, cuando quiera, tiene la palabra.

SR. RUBIO MARTÍNEZ: Sí. Egun on, muchas gracias, señor Presidente. El señor Consejero ha dicho que era extemporánea esta Comisión o esta petición. He apuntado a todo correr porque estaba dando datos e igual he apuntado mal. Estamos hablando de una obra hidrográfica, en concreto es la provisión de un servicio de agua encuadrado en toda una legislación que afecta, precisamente, a las aguas, que tiene unas obligaciones y unos cumplimientos. Eso es así, lo queremos o no lo queremos, lo quiera la Mancomunidad, lo quiera el señor Alcalde de Viana, lo quiera el Gobierno de Navarra, lo quiera quien lo quiera. Aquí hay unas obligaciones y unos cumplimientos, y yo le preguntaría a usted directamente, casi preferiría,

también, habérselo preguntado a la Mancomunidad Montejurra y se lo preguntaré porque tenemos canales para hacerlo, si nos puede garantizar –la señora Castillo ha hecho mucha mención a la legislación, a la ley, a que todo está bien–, si el señor Consejero nos puede garantizar que el pozo Mendaza P-2 cuenta con la concesión administrativa, si ha contado hasta ahora con una concesión administrativa legalizada. Esa es la pregunta.

¿El pozo de Ancín P-3 está cumpliendo los volúmenes de extracción del caudal que tenía autorizados? Esa es la segunda pregunta que hay que hacer, a usted, a la Confederación, a la Mancomunidad, porque todos estamos de acuerdo en que los problemas de agua que sufre la Ribera Estellesa –ya los ha dicho el señor Galilea– hay que solucionarlos, claro que hay que solucionarlos, y con urgencia hay que solucionarlos, pero hay una realidad, también: ¿cómo se han hecho las previsiones de esa demanda de cara al futuro? Ustedes me podrán responder. En todo este proceso, se dice que Viana va a llegar a los diez mil ochocientos habitantes, creo entender. A la hora de extraer agua, de basarnos en las extracciones de agua, estamos utilizando unos parámetros de crecimiento obsoletos, y es lo que sí que nosotros criticamos. Esos parámetros de crecimiento se han quedado totalmente obsoletos, en Viana por poner un ejemplo –ya sabe el señor Galilea que tengo relación personal con Viana y tengo buenos amigos allí–, esos parámetros no son los actuales, no son reales. Estamos inflando esas necesidades cuando la realidad nos dice que la demanda está disminuyendo, que, contrariamente a lo que se apunta, la demanda está disminuyendo. Y es lo que a nosotros nos preocupa.

Por ejemplo, nos preocupa, también, que para hacer el PROSIS, para hacer todo lo que es la declaración de impacto ambiental, pensamos que no se ha actuado con rigurosidad, se ha hecho muy alegremente. De hecho, las afecciones, cuando se pregunta, como tiene que preguntarse, cómo puede afectar esto a los sistemas hidrográficos, o sea, están basados en un proyecto hidrogeológico de 1975 a 1982 totalmente obsoleto, y están basados en un artículo publicado en una revista. En eso se han basado las afecciones que van a tener estas extracciones. Desde luego, no tienen mucho rigor, no tienen mucho rigor. A nosotros nos parece que todo lo que está pasando en el río Ega tiene que ver con las extracciones que ha habido hasta ahora. Y, por supuesto, si vamos a duplicarlas, en el futuro nos vamos a quedar con un problema serio y un problema que lo va a sufrir el río Ega, que lo va a sufrir la ciudad de Estella-Lizarrá, un problema ecológico importante. Nosotros, desde luego, pensamos que las cosas hay que hacerlas con más rigor, con más seriedad y que no se pueda actuar de forma tan a la ligera como entendemos

que se ha actuado desde la Mancomunidad, se ha actuado desde el Gobierno de Navarra permitiéndolo y, por supuesto, se ha actuado desde la Confederación Hidrográfica del Ebro, que es la que tendría que haber dicho algo en todo este contenido. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Rubio. Por parte del Partido Popular, señor Villanueva, cuando quiera, tiene la palabra.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente. Buenos días, buenos días, especialmente, al señor Consejero y a las personas de su equipo que le acompañan. Para nosotros, son suficientes las explicaciones que ha facilitado hace unos minutos el señor Consejero. Lo cierto es que estamos ante un proyecto donde, a pesar de que el señor Longás ha dicho, casi al final de su intervención, que ellos no se oponían al proyecto y que entendían la necesidad de mejorar, es cierto que algunos discursos mueven a la duda a quienes los escuchamos, fundamentalmente, porque en los prolegómenos se hacen una serie de consideraciones que, en definitiva, dan la impresión de que van, precisamente, en contra del proyecto.

Yo me alegro de que el señor Longás y también el señor Rubio hayan reconocido que el proyecto es necesario. Y sí coincidimos en algo con ellos que yo creo que compartirán todos los presentes, y es que, obviamente, la Administración debe observar el cumplimiento estricto de la norma y de la ley, pero, para eso, yo creo, sinceramente, que tampoco hace falta la comparecencia de ningún Consejero, se da por hecho que eso debe ser así. Otra cuestión distinta es qué ocurre cuando, en alguna ocasión, eso no se produce, y para eso están los correspondientes ámbitos y también los tribunales de justicia. Asunto este, por cierto, que también ha sido llevado por Sustrai Erakuntza a los tribunales de justicia, como de manera sistemática hacen con determinados proyectos y, particularmente, algunos proyectos que, a nuestro juicio, son importantes para el desarrollo de determinadas zonas de Navarra y que, sin embargo, siempre encuentran ellos justificaciones fundamentalmente medioambientales para poder llevar a los tribunales y paralizarlos; no se conoce muy bien con qué propósito, pero sí se conoce el resultado, y el resultado es que, efectivamente, esta organización acaba poniendo palos en las ruedas –como decía– de algo que es importante para el desarrollo de Navarra.

Nosotros creemos que este es un proyecto bueno para la zona, es un proyecto que es necesario. La propia Mancomunidad ha reconocido, ciertamente, que no se ha actuado, en los últimos años, con arreglo a la legalidad y con arreglo a lo que se requiere; es verdad, ha reconocido la ilegala-

lidad o el uso ilegal de determinados pozos, pero, precisamente por eso, nosotros vemos que este proyecto tiene, además, un efecto añadido positivo, y es la legalización de todo un sistema que debe permitir que el consumo del agua se realice en la zona en unas condiciones aceptables y en unas condiciones en que se está realizando en estos momentos.

Y un último apunte, porque el señor Rubio hacía, ahora, mención a los efectos nocivos para el medio ambiente –ecológicos, creo que ha sido el término que ha utilizado–, y yo le quiero decir al señor Rubio que, sinceramente, todos estamos de acuerdo en que hay que defender y preservar el medio ambiente, es importante que el ser humano interactúe con el medio ambiente en unas condiciones de respeto suficientes para mantener lo uno y lo otro, pero créame que no hay mayor daño ecológico que el que se le puede hacer a una sociedad cuando se le priva del uso del agua, cuando se le priva de determinadas infraestructuras y, desde luego, a nuestro juicio, ese sí es un daño ecológico que difícilmente se puede resolver. Nada más y gracias.

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

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarra-luqui Ortigosa): Muchas gracias. Bueno, una aclaración al señor Rubio, porque como ha llegado tarde... Yo me refería al término “extemporáneo” en cuanto a que las polémicas que se han generado han sido posteriores a la tramitación del plan sectorial y no ha habido alegaciones de la naturaleza que ahora nos ocupa. A eso, nada más, por supuesto.

Usted ha preguntado –sigo con el señor Rubio, ya que he empezado– si puedo garantizar que el pozo Mendaza P-2 tiene la autorización ahora mismo de la Confederación para su explotación y si el de Ancín tiene autorizada la capacidad de explotación que está ejecutando. Pues, mire, la verdad, yo creo que el de Mendaza P-2 todavía no la tiene, pero no es mi competencia; sé que está solicitada, pero no la debe de tener. Y el de Ancín, la verdad es que tampoco lo sé, no es mi competencia. Por lo tanto, quizás deba formularle esa pregunta a la propia Mancomunidad o quizás a Medio Ambiente. ¡No,! vamos, es que no me corresponde a mí.

Usted ha hablado de parámetros obsoletos para el cálculo de las necesidades de agua de la Mancomunidad. Lo único que quiero comentarle aquí es que yo entiendo que la Mancomunidad Montejurra –entiendo, porque es lógico pensarlo– habrá hecho un dimensionamiento basándose en unas necesidades no actuales, sino futuras para

muchos años. Es lo lógico, porque ya el anterior plan tuvo un desarrollo de veinticuatro años hasta este nuevo. Hay que pensar que estas cosas no se hacen –y menos con una inversión de cuarenta millones– para quedarse cortas pasado mañana, es pura lógica. Por lo tanto, se dimensionan con una capacidad que, quizás, para las necesidades de hoy puedan parecer excesivas, pero quién sabe si para las necesidades futuras serán suficientes. Es un compromiso entre lo que hoy se necesita y lo que se puede prever al cabo de muchos años. Lógicamente, debe ser así. Esto no compromete la explotación, porque se explota el agua en función de las necesidades de cada momento. Otra cosa es que las infraestructuras estén dimensionadas para mucho más, pero se explota el agua en función de las necesidades de cada momento.

En cuanto a otra cuestión que ha salido aquí sobre si el contenido ambiental –lo ha mencionado muchas veces el señor Longás– se ha valorado como suficiente, yo, la verdad, es que aquí tengo que decir que no puedo ser más papista que el papa. Entiendo que, si el Departamento de Medio Ambiente hace una declaración de incidencia ambiental positiva, el Departamento de Ordenación del Territorio no va a cuestionar si lo ha hecho bien o mal. Lo asume, porque ellos son los especialistas y los que tienen la competencia para hacerlo. Por lo tanto, en todas estas cuestiones, nosotros sabemos que hay un trámite paralelo y nosotros únicamente actuamos en la medida que podemos actuar desde la perspectiva de Ordenación del Territorio, cuando el resto de trámites está completado. Por lo tanto, hay una coordinación, en ese sentido, dentro del Gobierno: unos examinan la parte ambiental, otros examinamos la competencia que tenemos en la parte territorial, otros examinan índoles de obras públicas, qué afectaciones tienen sobre las carreteras y ponen sus pegas, otros de infraestructuras de regadío, otros de patrimonio. No cuestionamos si los de patrimonio se han pasado tres pueblos protegiendo no sé qué monumentos. Si lo dicen ellos, amén Jesús, lo traemos y lo metemos. No es nuestra competencia y, por lo tanto, así es como habitualmente se funciona.

Usted ha empezado diciendo que parece que el contenido no era suficiente y preciso para valorar lo que podrían ser las presuntas afectaciones a los pozos. Luego dice que, sin embargo, no pone en cuestión la presunta sobreexplotación ni las necesidades, pero parece que usted va más encaminado hacia un defecto formal en la tramitación del PSIS, por eso me trae a mí aquí. Hombre, yo creo que eso es difícil. Yo entiendo que los técnicos que han examinado este expediente –en relación con lo que le he explicado antes, en relación con las competencias que tienen otros departamentos para decir lo que tengan que decir sobre un expedien-

te-, me imagino que habrán valorado que el expediente sea suficientemente completo. Yo no tengo por qué dudar de que lo han hecho, y si se duda, están ahí los tribunales para atender cualquier queja formal, que son las que habitualmente acaban tumbando un expediente en el caso de que lo tumben.

Por lo tanto, tengo que empezar por decirles que no, que no creo que haya defecto formal en ese sentido, que, simplemente, hay coordinación entre trámites diferentes, que el trámite ambiental –que, en este caso, es muy importante, porque estamos hablando de agua y estamos hablando de recursos hídricos– es un tema complejo porque hay competencias concurrentes. Por un lado, están las de la propia Confederación –que entiendo que ellos se refieren más a cuestiones hídricas o de explotación de caudales– y, en cambio, las de Medio Ambiente, aunque también inciden en este ámbito, inciden más desde la perspectiva ambiental. Efectivamente, si se sobreexplota un pozo, un presunto nacedero de un río, pues eso va a tener afecciones ambientales. Entonces, yo entiendo que las habrán valorado y habrán considerado que la información aportada es la suficiente.

También usted ha hecho referencia al primer requerimiento que hace el Servicio del Agua y Recursos Hídricos. Bien, hay un primer requerimiento en el que se dicen un montón de cosas; yo no las he leído, pero sé que están en el procedimiento. Pero, luego, hay una contestación de la Mancomunidad, y luego hay un informe –que es el que está en pantalla– que dice que considera que es suficiente. Por tanto, ¿yo por qué voy a juzgar que esto no es así? Lo dice el Servicio del Agua, que es el competente, pues lo incorporo y santas pascuas. No voy a entrar a valorar si le han contestado adecuadamente o no, porque no es nuestro papel. Por lo tanto, ¿defecto formal en la tramitación? Pues entiendo que no hay. Sin más, acabo, por abreviar el tiempo.

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

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para explicar la situación en la que se encuentra la plantilla destinada a la conservación de carreteras en Navarra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Pasamos al segundo punto del orden del día, que es la comparecencia, solicitada por el grupo socialista, del Consejero de Fomento para que explique en qué situación se encuentra la plantilla destinada a la conservación de carreteras en Navarra y qué estrategia de futuro plantea para esta, dada la trascendencia que ello conlleva para los miles de desplazamientos que hay a diario por nuestras

carreteras. Para presentar esta iniciativa, señora Esporrín, cuando quiera, tiene la palabra.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Buenos días y muchas gracias, Presidente. Bienvenidos una vez más, señor Consejero y equipo que le acompaña. Pues, efectivamente –ya lo ha introducido el Presidente–, nuestra preocupación es el continuo deterioro de los centros de conservación de carreteras. Veíamos con preocupación cómo se está disminuyendo la plantilla y la sorpresa, vamos a decir agradable, ha sido cuando el señor Consejero, estos días, en prensa, ha adelantado que ya se va a completar esta plantilla. Lo que sí queremos, aparte de que nos lo explique con mayor detenimiento, es saber qué certidumbre tiene esta propuesta, si es solo una propuesta o es realmente se van a completar las plantillas, como usted ha adelantado en la propuesta. Muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): Muy bien, buenos días, de nuevo. Efectivamente, se produce, entiendo yo, se ha producido esta comparecencia en virtud de una inquietud periodística que el grupo socialista trasladada al Parlamento. Hay una serie de noticias que aparecen hace pocos días –esto, concretamente, es del 8 de abril– en las cuales se emplean frases, dentro de la noticia periodística, que luego tienen una traslación directa a la motivación de la moción. No es nada particular, suele ocurrir en este tipo de cuestiones. Lo que parece es que se asumen estas afirmaciones que provienen de un sindicato –en concreto, son tres–, que hay una privatización encubierta de las funciones que desarrollan los centros de conservación de carreteras, que parece que se van a hacer encargos de funciones públicas y a empresas privadas y que se va a dejar sin contenido y con menosprecio al colectivo de conservación. Frases, algunas de ellas –no todas–, ciertamente llamativas. Quiero decir, para empezar, que no es cierta ninguna de estas afirmaciones, que no existen planes de privatización del servicio ni mucho menos podrían ser encubiertos, como es lógico, porque estas cosas, encubiertas, difícilmente se hacen.

En este sentido, quiero decirles que las labores que desempeñan los centros de conservación no están encomendadas a las contratas de conservación integral –luego me extenderé un poquito en esta cuestión–. Las funciones que desempeñan los centros de conservación y las empresas adjudicatarias de los contratos de conservación están, por tanto, diferenciadas y que, por supuesto, no existe ni menosprecio ni intención de dejar sin contenido a un colectivo de trabajadores públicos, lo cual es, realmente, algo muy fuerte.

Aquí podría acabar la comparecencia, pero como realmente sería un tanto decepcionante, entiendo yo, pues vamos a aportar alguna información que creo que es positiva y que pueda servir de ilustración a sus señorías sobre estas cuestiones.

Primero, hay que empezar diciendo cómo es nuestra red de carreteras, aunque todos ustedes la conocen. Les diré, como dato, que tiene una longitud, de desarrollo en longitud, de algo más de tres mil ochocientos kilómetros que se dividen en distintos tipos de vías: hay autopistas, autovías, vías desdobladas, carreteras de altas prestaciones, red de interés general, carreteras de interés de la Comunidad Foral y carreteras locales.

En cuanto a tráfico –estos son, simplemente, unos datos–, tenemos un parque automovilístico de cuatrocientos treinta mil vehículos, una intensidad media diaria, promedio, en toda la red y por cada kilómetro de la red, de tres mil seiscientos vehículos por día; una IMD –intensidad media diaria– en las vías desdobladas, es decir, autopistas, autovías y rondas, de veintinueve mil quinientos vehículos; y en la red local, en los aforos que tenemos en la red local, una intensidad media diaria de setecientos ochenta vehículos por día.

Y entramos en el tema: ¿cuál es el modelo de conservación de carreteras y su evolución en el tiempo? No he podido resistirme a traerles algunos datos y antecedentes históricos, porque creo que sirven para extender la cultura de qué es esto, y hay un dato curioso, que es el origen de por qué la Diputación de Navarra ha tenido, históricamente, competencias en caminos. Y es que en 1783 –a petición de la propia Diputación, por cierto– el Rey de España, a pesar de que tenía informes desfavorables de sus consejeros, concede a la Diputación de Navarra el manejo de los caminos. En 1825, la Diputación crea el Cuerpo de Peones, Camineros y Sobrestantes Facultativos. Este cuerpo –si es verdad, porque no lo he podido comprobar, no he podido encontrar información histórica que existiera en los archivos de la Diputación, pero sí en el Estado, que imagino que la normativa sería una copia–, los peones camineros, se disponían por leguas, cada uno ocupaba una legua, que eran, más o menos, unos tres kilómetros. En medio de la legua, tenían una casetita para refugiarse y su misión era recorrer el camino todos los días, armados de una pala y rastrillo correspondientes, ir arreglando el camino, ir limpiando las cunetas, porque los carros lo deterioraban; incluso hay normas que prohíben la utilización de carros con ruedas muy estrechas y con clavos, porque deterioran muchísimo el camino. Esa era su función, y una función muy importante, por cierto.

En 1925, según Leoncio Urabayen, el personal de la Dirección de Caminos de la Diputación se componía de un director, un subdirector, seis ofi-

ciales, dos auxiliares y, luego, diecisiete celadores, un sobrestante, un mecánico, sesenta y nueve capataces y nada menos que trescientos treinta y tres camineros; sin contar, además, el personal eventual, dice Leoncio Urabayen. Por tanto, digamos que era, probablemente, uno de los cuerpos de funcionarios más importantes que tenía la Diputación. Durante un tiempo coexistieron, además, en este cuerpo, también, la Policía de Carreteras, no solamente los camineros. Y los actuales parques, que todos contemplamos, que todos conocemos, empezaron a construirse en 1950 y, durante aproximadamente treinta años, se fueron construyendo. En 1980, la plantilla de camineros debía de rondar las cuatrocientas personas.

Su evolución más reciente es que, como en el resto de España, los contratos de conservación integral se empiezan a abordar, en caso del Estado, a partir de la década de los noventa y hoy en día alcanzan ciento sesenta demarcaciones diferentes en provincias. En Navarra, estos primeros contratos de conservación integral se firman a partir de 1997, teniendo un carácter plurianual, cuatro años, igual que en el Estado, y conllevan una serie de inversiones en maquinaria y se adjudican por concurso público.

Las funciones del personal de los centros de conservación de carreteras se establecen en un decreto foral de 1986, y las funciones de la Sección de Conservación, en un decreto foral de 2011.

En cuanto a las características de nuestro sistema de conservación, cabe decir que es un sistema mixto en el que los trabajos son efectuados por empresas privadas adjudicatarias de contratos de conservación o de obras específicas mediante concurso público, pero la gestión y el control de las obras se lleva siempre a cabo por parte de personal técnico funcionario. Por lo tanto, la responsabilidad en relación con la carretera con el usuario recae directamente en la Administración.

¿Cuál ha sido la evolución de este sistema de gestión? Hasta los años ochenta, como les he dicho, se hacía una gestión con medios propios, absolutamente; medios, personal y maquinaria. Se arreglaban las carreteras con personal propio que tenía su propia maquinaria, que intervenía en estos procesos. Ya a partir de los ochenta, hasta 1997, se empiezan a hacer contratos puntuales para ayudar a los parques camineros que, no obstante, siguen teniendo una cierta abundancia de personal, aunque esto va disminuyendo, lógicamente, porque se van trasladando a otros sitios y se van jubilando, etcétera. En cualquier caso, esta estructura conlleva una plantilla muy elevada y, muchas veces, no es fácil acometer las obras que se necesitan; además, es una plantilla diseñada para la obra y no para el control y la gestión técnica.

A partir de 1997 hasta este año, prácticamente, se desarrolla la gestión a través de contratos integrales de conservación, como he dicho antes, que se contratan a empresas adjudicatarias que llevan la mayor parte de esta cuestión, y lo que hace la plantilla es controlar; precisamente, estas contratas. Además, inspecciona las carreteras, advierte de cualquier problema que haya podido ocurrir; las señala, etcétera. Naturalmente, se va a producir una reducción de plantilla por jubilaciones y transferencias a otras funciones, y para compensarla, se empiezan a introducir medios digitales de control que facilitan la tarea a la plantilla, que es más escasa, digamos. A partir de 2017, a partir de que concluya este planteamiento que hemos hecho recientemente ante el Gobierno, tendremos una plantilla ajustada y diseñada, fundamentalmente, para el control y la gestión técnica que, además, contará con recursos digitales más avanzados para poder llevar a cabo su labor.

Por lo tanto, el esquema del modelo –y dependiendo del Servicio de Conservación, que se ubica en la Dirección General de Obras Públicas– es un modelo que se basa en la definición de responsabilidades en cuatro negociados –que dependen, también, de la Sección de Conservación–, y hay una serie de concesiones, que es otro modelo que también se aplica, que no es el que previamente les he explicado. El tema de las concesiones es un modelo que se aplica solamente a estas tres autovías, la 15, la 21 y la 12, en el que son las propias autovías las que desarrollan la conservación con control por parte del Gobierno. Luego, dentro de estos negociados del Servicio de Conservación, que son los que desarrollan las funciones directamente en el resto de la red viaria de Navarra, hay siete centros de conservación, cada uno de los cuales tiene adjudicado un contrato de conservación integral que desarrolla una empresa que es la que realiza, fundamentalmente, las tareas observadas de los centros de conservación.

Estas cuatro zonas –centro-norte, sur, suroeste y oeste– tienen los centros que ustedes ven ahí y que desarrollan la atención sobre casi tres mil seiscientos kilómetros de carretera. El resto, hasta tres mil ochocientos veintiocho, por tanto, pertenece a las autovías. Estas son las zonas que están definidas.

La plantilla, en estos momentos, de los centros de conservación de carreteras son treinta y una personas. Digamos que todavía hay, dentro de esta estructura, algunas personas que ocupan puestos a extinguir, concretamente serían: auxiliar administrativo, jefe de equipo, camineros, con la previsión de que se extingan por su edad en estos cuatro años. Lo que pretendemos alcanzar como plantilla idónea para desarrollar estas funciones son las que ven ustedes aquí, que suman unas cua-

renta y dos personas, resultado de multiplicar por siete –uno por cada centro– un jefe de centro, un auxiliar técnico de carreteras –o TOC– y cuatro vigilantes. A este respecto, debo decirles que el pasado día 16 de abril, el Gobierno tomó el acuerdo de aprobar un plan de refuerzo de la plantilla de centros de conservación con esta estructura, un plan que pretende alcanzar esta plantilla idónea en el periodo 2014-2017, periodo en el que se plantean diez jubilaciones por edad y la creación de veintidós nuevas plazas. Hay un plan de altas y bajas por años –que ustedes tendrán en la documentación que se les va a entregar–: diez jubilaciones, veintidós altas, una diferencia de doce personas. Aquí, expresado de otra manera, sería esto que ustedes ven aquí, pero, en el fondo, es lo mismo que en el cuadro. Aparte de ello, hay una previsión de modernización de los medios de trabajo, tenemos un sistema en pruebas en estos momentos, que intentaremos presentar en los próximos meses porque todavía está en periodo previo de pruebas, que pretende dotar a las personas que van a ocupar estas plantillas de unos medios modernos que permiten las nuevas tecnologías para desarrollar su trabajo.

Luego, como he dicho antes, existen estos contratos de conservación integral de carreteras y de concesiones, que tienen las funciones que aquí se mencionan: atención a la viabilidad, incidencias, labores de desbroce, poda, limpieza de calzada, cunetas, sistemas de drenaje, reparaciones de bacheos, asentamientos, refuerzos de firmes localizados, reparaciones en general, reposición de señalización, mantenimiento de barreras, barandillas, mantenimiento de la viabilidad invernal y cobertura en accidentes e incidencias en cuanto a señalización, balizamiento se refiere, a la Policía de Tráfico, ambulancias, bomberos, etcétera.

Para controlar estas contratas, se dispone de un sistema de veinticuatro horas, trescientos sesenta y cinco días, a través del Centro de Control de Carreteras, que es otra contrata que se saca periódicamente y en la cual vamos observando el estado de la red en tiempo real. Y luego tenemos, en particular para la campaña invernal, un sistema de tracking GPS que establecimos en esta legislatura, por el cual podemos seguir, en tiempo real, a toda la maquinaria que hay desplegada en cada momento para saber si está andando, a qué velocidad anda, si tiene la pala baja, la tiene alta, si tira sal o no tira sal, cuánta sal está tirando. Todos esos datos los tenemos en cada momento en tiempo real y podemos hacer ese tracking.

En cuanto a los contratos de concesión, son unos contratos en los cuales se le da al concesionario, que es el que explota, en este caso, las autovías o la autopista, un considerable poder de decisión, pero con un estricto cumplimiento de unos

requerimientos de calidad. Hay una observación y unos controles periódicos, en algún caso diarios, para verificar que la autopista está en condiciones y se aplican a las que he comentado antes, a la 15, a la 12 y a la 21. Y esto es cuanto tengo que comentarles y me someto a sus preguntas.

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

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias, señor Presidente, y gracias, también, por la información que nos ha trasladado el señor Consejero. Antes de comenzar a hablar de la propuesta que usted ha hecho para estos centros, sí que me gustaría hacer una reflexión sobre el deterioro que están sufriendo las carreteras navarras en estos años. Quiero decir que el deterioro, la presencia de parches, desconchones, grietas, abombamientos, así como surcos por donde pasan las ruedas de los coches, hundimientos en general, es algo que, realmente, además de estético o además del problema que pudiera suponer la incomodidad de pasar por esos baches, es algo realmente preocupante porque supone pérdida de seguridad en la carretera. Estos baches y alteraciones del asfalto lo que pueden provocar son accidentes, y yo creo que lo más importante es la seguridad de las personas que transitan por nuestras carreteras.*

Efectivamente, los datos que tenemos hoy en día ponen de manifiesto todo lo contrario, ponen de manifiesto cómo se están deteriorando las carreteras navarras, no solamente en la señalización vertical y horizontal. De hecho, se pone de manifiesto en diversos estudios que dicen que Navarra es la peor en algunos aspectos, como en la señalización vertical. La Asociación Española de Carreteras ha hecho unos estudios que ponen de manifiesto que es la peor de todo el país en esta materia. También obtenemos un suspenso en cuanto al estado de las barreras laterales, con una nota de 4,4 sobre 10. Sí que estamos algo mejor en el balizamiento o en otras señalizaciones, pero, efectivamente, el deterioro de las carreteras es evidente y la AEC dice que Navarra ha pasado de ocupar uno de los mejores puestos a un puesto de cola respecto al resto del Estado, estando únicamente por delante de Asturias, Aragón y La Rioja. Yo creo que esto pone de manifiesto la situación en la que nos encontramos.

Usted ha hecho referencia a las autopistas, pues le diré que también es evidente y se pone de manifiesto que justo las autovías que, por una concesión, no las está manteniendo el Gobierno de Navarra, sino que las mantienen las empresas que tienen la concesión de estas autovías, como la AP-15, la 21 o la A-12, justamente, se pone de manifiesto que están mucho mejor que el resto de las carreteras navarras. Si bien el Gobierno tiene la

obligación de vigilarla, pero podría vigilar con la misma intensidad y mantener al mismo nivel el resto de las carreteras navarras.

También los expertos ponen de manifiesto que el retraso en la reparación de los firmes, en el mantenimiento, por ejemplo, un retraso de cinco años en la reposición del asfalto, multiplica por tres el coste del mantenimiento; y si se llega a diez años, el gasto es tal que supone lo mismo que hacer la construcción de la vía nueva. De ahí la importancia de mantener las carreteras, insisto, en primer lugar, por la seguridad vial, por la seguridad de las personas, y, en segundo lugar, por el coste añadido que esto va a suponer.

Nos llama la atención la oferta que usted ha hecho, el acuerdo que usted ha hecho para la reposición de los puestos de trabajo en los centros de conservación de carreteras, que justo ha sido con posterioridad a nuestra moción, que fue el 31 de marzo. Con lo cual, parece que ha sido una moción que ha tenido el efecto antes de aprobarla en este Parlamento, si es que se aprueba, ¡jojó!, que no sé si va a tener el apoyo o no. Evidentemente, puede ser consecuencia de esta, con lo cual nos alegra, porque conseguimos el objetivo que teníamos previsto con la moción, que usted se ponga la venda antes de la herida y que se adelante a que se apruebe esta moción y que haga este planteamiento de reposición de la plantilla. Pero lo que realmente nos preocupa es que ha dicho en su exposición: “Así lo hemos solicitado al Gobierno de Navarra”. Sabemos que la plantilla depende de Función Pública. Ya, ya, ya, pero, bueno, usted mismo ha manifestado –o lo han recogido los medios– que lo habían solicitado al Gobierno de Navarra. Sabemos que la plantilla depende de función pública, pero, no sé, no nos da certidumbre para decir: esto se va a cumplir sí o sí porque es un acuerdo que hemos adoptado, no, sino que depende de Función Pública. Sí, lo ha dicho, pero lo que se ha trasladado por escrito nos preocupa tremendamente.

Quiero decirle que, desde luego, las empresas... Bueno, sí, no sabía que era un diálogo, esto.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Por favor, señor Consejero, es el turno de la señora Esporrín. Respetemos el turno y después tiene su turno para responderle lo que usted desee.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Solamente me limito a trasladar lo que usted mismo ha manifestado. Usted ha solicitado al Gobierno de Navarra, que yo pensaba que el Gobierno de Navarra era usted, pero, bueno, ahí ya me quedo más preocupada todavía. Además, sí que coincido con usted en que las empresas nunca pueden hacer las mismas funciones que los centros de conservación de carreteras, pero es que a la vista está que las están*

haciendo. Y la disminución de la plantilla yo no sé cómo llamarlo, si llamarlo menosprecio, llamarlo recorte, llámelo como usted quiera, pero la disminución de la plantilla era evidente y era dramática.

A mí me parece muy bien que ustedes rectifiquen y que ahora planteen esta propuesta de acuerdo, pero es que en el mismo 2013, en febrero del 2013, mediante un decreto foral, ustedes amortizaron seis plazas, con lo cual, rectificar es de sabios y me parece correcto y le felicito por eso, pero ahora no se ponga grandes medallas porque hace cuatro días usted mismo ha amortizado plazas en este mismo colectivo. Nos alegra, ya le digo, que rectifique.

Por lo tanto, el control de la plantilla, de los contratos que usted ha reconocido, es evidente y que cada vez iba a menos. Es evidente que la plantilla tiene que ser para la vigilancia, pedimos que se vigile en la misma medida que en las autopistas que están en concesión, que se obtenga la misma calidad de los asfaltados en el resto de las carreteras navarras. También queremos decir que estamos de acuerdo con la propuesta que usted nos ha planteado, pero ahora solamente pedimos o le exigimos que se cumpla de verdad y no sea una propuesta que quede en el aire y que no se cumplan, realmente, las plazas como se ha previsto. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Esporrín. En el turno de los grupos, por parte de UPN, señora Castillo, cuando quiera.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Sí, gracias de nuevo, señor Presidente. También estamos satisfechos con las explicaciones dadas por el señor Consejero. De todas formas, sí que compartimos una idea base de la comparecencia, y es que, desde luego, la seguridad en las carreteras depende bastante del firme, del estado del firme de las mismas, pero, sobre todo, cuando se recurre a organismos externos, si nos fijamos, las estadísticas por accidente, en su mayoría, reflejan las causas, sobre todo, en el aumento de la velocidad, como ha ocurrido en esta última Semana Santa, no solo en Navarra, sino en el resto de España, que casi hemos brincado los accidentes, desde luego, del año pasado por estas mismas fechas. Por lo tanto, es muy importante, creemos que el mantenimiento del firme es parte fundamental de una actuación responsable del Gobierno. E que se haga o no con gestión indirecta en algunos de sus aspectos nos parece, incluso, operativo y, desde luego, para nada merma la capacidad de que esas obras se realicen, siempre con un control de la Administración.

La verdad es que consideramos que esos planteamientos respecto a las plantillas de los trabaja-

dores que se dedican a estas cuestiones también que han de ser estudiados en el tiempo, porque, evidentemente, por ejemplo, las diez jubilaciones, pues no se producirán ahora, de golpe, las diez jubilaciones serán personas que hace ya uno, dos, tres años –incluso cuando en el Departamento de Fomento estaba el Partido Socialista, con el señor Astiz– ya se veía que se iban a jubilar determinadas personas. Entonces, también se podría haber planteado algún tipo de mecanismo para que fuesen sustituidas a la mayor brevedad, y este mecanismo se podría haber estudiado igual que se va a hacer ahora con función pública, y de esta manera no tendríamos ahora el problema que tenemos para este tipo de sustituciones y el mecanismo de provisión de plazas que tenga que determinar la función pública, como, de alguna manera, creemos que el Consejero es lo que quiso decir, o así se le interpretó por parte de la prensa.

En realidad, no queremos añadir nada más, sino, simplemente, que creemos que la dotación que se considera la ideal puede ser alcanzada en estos años y que, fundamentalmente, es importante que estén muy presentes no solo en mantenimiento de firmes, sino en cualquier otra de las actuaciones que vienen a desarrollar, como son las señalizaciones, que son importantes, y la verdad es que no solo en Navarra, sino en toda España, no hace falta más que viajar un poco para ver cómo está. Evidentemente, la crisis ha hecho mella en todas las Administraciones, que han tenido que recortar; en muchos casos, algunos recursos destinados a estas cuestiones, y aquí se han mantenido bastante bien, visto el resultado de que no ha habido accidentes, ¡gracias a Dios!, ni situaciones que hayan provocado un caos en el tráfico, cosa que ha ocurrido en otras comunidades autónomas. Nos parecen interesante esas actuaciones encaminadas a proveerse de materiales, de recursos, que, sin duda alguna, vienen ahora provistos por los nuevos tiempos y que van a mejorar el estado de las carreteras que disfrutamos todos. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Castillo. Por parte de Bildu Navarra, señor Amezketa, cuando quiera, tiene la palabra.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señor Consejero y acompañantes, gracias por su presencia. Leo: “Una vez concluidos los ejes estratégicos ejecutados en el II Plan, el III Plan da un paso más en el diseño de la red, ¿jando la atención en la red local. Nuestro objetivo es mejorarla, homogeneizarla y modernizarla, conscientes de su papel como soporte esencial de desarrollo de nuestra Comunidad, favoreciendo el equilibrio territorial y cumpliendo con el carácter de servicio público que tienen las carreteras. Tal es el protagonismo de la Red Local en este

Plan, que más de la mitad del total de las actuaciones corresponden a este tipo de vías, triplicando, así, el número de actuaciones en la red local del II Plan”, que va del 2010 al 2018, que, por lo tanto, ha cumplido el 50 por ciento de su espacio de funcionamiento, espacio artificialmente alargado, porque tendría que haber sido mucho más corto por razones obvias, pero el Gobierno, en aquel momento, con la colaboración del Partido Socialista, quiso que fuese así. Bueno, pues han pasado cuatro años, ha transcurrido la mitad del espacio, y mucho me temo que, cuando termine la totalidad del espacio temporal, estemos como estuvimos cuando acabó el segundo, con la mitad de las cosas sin hacer. Estamos, una vez más, en lo mismo: marketing, publicidad, propaganda. Pero, cuando llega la hora de la verdad, todo eso se convierte –en una buena parte– en humo. Claro, después de oír a la portavoz del partido del Gobierno, que dice que la culpa de no de casi todo, de todo, la tenemos la oposición, ¿qué pasará el día que estemos gobernando? ¡Madre mía!

Vamos a ver, voy a entrar, primero, en una cosa ajena, pero no del todo, y es la estrategia de comunicación del Gobierno. Estamos evidenciando, hace ya bastante tiempo, una específica estrategia de comunicación del Gobierno. Esa estrategia, según pasa el tiempo, es cada vez más intensa. La impresión que nos da es que el Gobierno actúa en función de las demandas parlamentarias. Si hay demanda parlamentaria, del tipo que sea, en el departamento, cualquiera que sea, actúa. Y, entonces, esa estrategia de comunicación es: dos días antes o tres días antes de tener que ir al Parlamento, mandamos la información a los medios, los medios la recogen, se hacen eco de ella y luego, en el Parlamento, cada uno que diga lo que le dé la gana, porque ya nos hemos preocupado de que no haya eco. Esto se repite con excesiva frecuencia. Por lo tanto, hay que pensar que, como las casualidades no existen –y estoy hablando en conjunto, en términos generales, del Gobierno–, pues son, eso, estrategias, que, además, supongo que le sirven y le salen bien.

Me ha llamado la atención que en una de las cosas que acabamos de ver había tres frases muy cortitas o tres conceptos que he entendido que eran los que los sindicatos –me ha parecido entender– estaban achacando al Gobierno. Uno de ellos era la privatización del servicio. La verdad, no sé si lo han dicho o no lo han dicho, pero la privatización del servicio nadie la habría podido explicar mejor que hoy mismo el señor Consejero, cuando ha explicado el devenir, el proceso de lo que, efectivamente, un día era el cuerpo de camineros. Pues eso, una privatización absoluta. Esa privatización absoluta se inicia cuando hay una confluencia de intereses en la que mucha fuerza tienen quienes piden con fuerza y con capacidad la privatización,

y que supongo que al Gobierno, además, le encaja y le va a ir bien y, probablemente, al final se pueda justificar todo, como siempre, con menos costos, no lo sé. Pues se lleva a cabo esa privatización y, efectivamente, en estos momentos, hay siete centros geográficos cabeza de zonas y, luego, hay una serie de concesionarios encargados, efectivamente, de todo lo que es la conservación vial de la red viaria. ¿Qué es lo que ocurre? Dice que los servicios del Gobierno están para controlar, para verificar qué cosas están bien atendidas, mal atendidas, y supongo que para decirle a los concesionarios: “resuelva aquello, este tramo de carretera que tiene estos problemas, este bacheado, este tal, este cual”, lo que sea, muy bien. En no sé cuánto tiempo –no ha debido de ser mucho–, resulta que ese servicio se ha disminuido en más de un 25 por ciento. Supongo que dificultades para poder estar en todos los sitios y poder controlar la gestión y el trabajo de quienes tienen que hacer las obras, en definitiva. Tienen una finalidad como la que tiene toda empresa comercial: obtener beneficios. Y como esos beneficios, esa contratación, va en función de eso, de un concurso y un precio, un importe, pues dependerá de mi habilidad para gastar más o menos el resultado del beneficio. Ya, ya, ya, pero en el fondo, ¿verdad que sí? Vale.

He leído ese párrafo porque había una queja mantenida durante los últimos cuatro, cinco, seis, siete años de que el deterioro que se iba alcanzando en la red secundaria –para entendernos– era demasiado importante, estaba demasiado deteriorada. Y en ese Plan de Carreteras, el Gobierno fijó como objetivo, precisamente, eso. Claro, en estos momentos, ya no solo es la red secundaria, la red terciaria, es que los problemas de mantenimiento están en una buena parte de la red primaria, están en una buena parte de la red principal. Afectará a quien afecte. Los de la A-15 no sé a quién le afectan, los de la 21 y los de la Autovía del Camino es evidente a quién afectan, a quienes cobran todos los años el peaje en la sombra, porque dentro de eso está su obligación de mantenimiento, creo recordar. Pero cuando uno se mete por carreteras –insisto– de primer nivel, pues responden absolutamente y dan la razón a esos datos que se acaban de dar, de que quien ha sido pionero en el mantenimiento de sus carreteras, en estos momentos tiene un auténtico desastre en muchas de ellas. Solo un recordatorio: eso tiene una contrapartida, que es la seguridad, y todos nos alegramos de que haya, cada año... las últimas estadísticas han ido mejorando de forma importante y hay, no sé si menos accidentes, pero, en todo caso, han mejorado mucho los resultados de esos accidentes, cada vez hay menos consecuencias trágicas. Pero, claro, eso pasa un día, pasa otro día y, de pronto, no pasa. Y una Semana Santa ocurre y ocurre en

unos sitios y en otros no. Y ya está bien de acabar siempre depositando las culpas sobre el conductor; o sea, está más que demostrado que en muchas ocasiones la responsabilidad es de las condiciones en las que están las vías. Y aquí, en Navarra, insisto, cada día están peor.

Los GPS, efectivamente, son unas grandes ventajas, los sistemas de control de la maquinaria y demás son muy importantes, y dice: "Ahora podemos saber perfectamente todo. ¿Cómo tiene la pala: arriba o abajo? ¿Tira o no tira? Tal, tal". Siempre que haya alguien controlando. Pero, claro, con los datos que ustedes nos están dando, hay que suponer que, si no se puede llegar a controlar la situación real de determinadas vías, pues no se esté como para perder el tiempo delante de un ordenador; viendo cuáles están siendo las consecuencias de una mañana de nieve y de las palas. Ustedes ya se encargan de explicarlo para que, cuando llegemos aquí, ya todo el mundo sepa lo que pasado.

Por cierto, hay una cosa que no les voy a atribuir a ustedes, porque está escrita y dicha en el periódico. A mí, a veces, hay cosas que me cuesta entenderlas, probablemente es por culpa mía, no por otra razón. Leo un párrafo que no está entrecorillado y, por lo tanto, no tengo por qué pensar que se ha explicado así, que dice –habla de los centros de conservación, Pamplona, tal–: "Entre todos ellos soportan una circulación de trece millones de vehículos por kilómetro y día". Textual, lo estoy leyendo como está. Que alguien me dé la explicación, que yo, insisto, no lo acabo de entender. Ya sé que uno a veces se obceca y se le nubla la vista y es incapaz de ver lo más fácil, pero, insisto, lo estoy leyendo textualmente: "Entre todos ellos soportan una circulación de trece millones de vehículos por kilómetro y día". Una de dos: o alguien ha dado mal la información, o alguien tendría que estar haciendo otras cosas en vez de información. Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezqueta. Por parte de Aralar-Nafarroa Bai, señor Longás, cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. LONGÁS GARCÍA: *Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero, por su información, por su ilustración histórica. El rey aquel que concedió a la Diputación los caminos no era rey de España, sería rey de las Españas, en sentido genérico, pero sería rey de Castilla, de más sitios, y supongo que ostentaba el título de rey de Navarra con el ordinal IV, V, bueno, ya no me acuerdo, no voy a hacer memoria.*

Estamos hablando de centros de conservación de carreteras. De ahí se ha pasado al estado de las

carreteras y se han dicho algunas cosas que voy a comentar. Acostumbramos a observar los fenómenos que ocurren y a establecer reglas que puedan explicarlos, y da la impresión de que el Gobierno, realmente, de no cumplir las mociones ha pasado a cumplirlas por adelantado, lo cual está bien. Nos felicitamos por ellos, no sé si son estrategias de comunicación, si son estrategias puramente reactivas, bueno, es lo mismo. El caso es que había un problema y parece que está en vías de resolverse, es decir, hemos dado pasos atrás, adelante, porque si en su momento se amortizaron plazas, será porque se pensó que no eran necesarias. Desde luego, por la información que había, en 2010 se estableció cuál debía ser la dimensión y la composición óptima de los centros de conservación, ¿con qué criterios se ha fijado eso? Por situarme bien, porque se ha hablado de una plantilla de seis personas con una composición, supongo que eso obedecerá a algún tipo de criterio, no sé si en función de las delimitaciones, de las actividades que se hacen, no sé; me gustaría saberlo.

Pero, claro, estamos hablando de centros de conservación y de ahí se ha pasado a hablar de conservación. Claro, es que, señora Castillo, en UPN, por no reconocer nada, por no reconocer lo evidente de quien circula por las carreteras de Navarra, pues la culpa la tiene la velocidad, siempre la tiene la velocidad. Si se produce un accidente es porque hay velocidad inadecuada, pero es que, si el firme está muy mal, la velocidad adecuada es cero, y así no hay accidentes. Entonces, bien, una cosa es el alcohol y otra la velocidad, y aquí se ha hablado de la velocidad. Había un famoso informe que decía que el asiento más peligroso de un automóvil es el del conductor; claro, es el único que va siempre ocupado. Entonces, vamos a ser un poco más serios, porque si no, si no utilizamos variables adecuadas, no llegaremos a un diagnóstico adecuado de la situación. Lo mismo que parece que ahora la culpa la tiene el señor Astiz, por aquello de la herencia recibida y eso. No sé, en fin, se ve que tuvo un periodo de gobierno glorioso, el señor Astiz, porque tiene la culpa de casi todo lo que pasa en materia de fomento en Navarra.

Es evidente que ha habido un deterioro en el estado de conservación de las carreteras, es que eso es observable. Empíricamente, no cuesta mucho trabajo observar eso. Claro, ¿tiene relación con los centros de conservación? Pues tiene relación, fundamentalmente, con el presupuesto, porque podemos tener centros de conservación, pero si no hay presupuesto de conservación, nos da exactamente lo mismo que haya o no haya centros de conservación, y yo creo que es la cuestión fundamental. El año pasado, el único elemento determinante de los trabajos de conservación y, por tanto, responsable de que mejoraran algunos tramos de carretera en Navarra, fue el tiempo, la

meteorología, porque es lo que determinó que se dispararan algunas partidas presupuestarias. Quiero decir que, ya que hablamos de centro de conservación, lo que es muy relevante, porque ya se ha dicho a qué afecta –afecta, por supuesto, al estado del viario y, por tanto, a los costes futuros de reparación y afecta, también, y en primer lugar, por supuesto, a la seguridad de las personas y al bienestar de las personas–, yo creo que a lo que nos debe llevar esta cuestión relacionada con los centros de conservación es a reflexionar y resolver ese problema del estado de conservación de las carreteras, que, efectivamente, se ha deteriorado de una manera clara, por más que el partido del Gobierno no quiera reconocerlo.

Y eso tiene que ver, también, con ese Plan de Carreteras agónico, efectivamente. El Plan de Carreteras, además, no es que tenga una secuencia espacio-temporal más o menos lineal, es que tiene una secuencia espacio-temporal espasmódica, que tiene mucho que ver con acontecimientos como elecciones, cosas de este tipo, que influyen mucho no solo en que se hagan obras o no, sino muy específicamente en qué obras se hacen, saltándonos el cronograma temporal del Plan de Carreteras, pero, bueno, esa es otra historia de la que, seguramente, tendremos ocasión de hablar. En cualquier caso, le agradezco la información. Si que me gustaría conocer con qué criterios se establece la dimensión de esos centros de conservación y, si es posible, su ubicación, también, aunque me da la impresión de que se ha optado por las cabeceras comarcales. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Longás. Por parte del Partido Popular, señor Villanueva, cuando quiera, tiene la palabra.

SR. VILLANUEVA CRUZ: Gracias, Presidente. Brevemente, para agradecer de nuevo la información facilitada por el Consejero en un asunto que yo creo que viene coleando desde inicio de la legislatura, independientemente de la persona que ha ocupado el cargo de Consejero. Aludía la señora Castillo a la labor realizada por el señor Astiz. Curiosamente, el señor Astiz tuvo una comparecencia en este Parlamento al poco de iniciarse la legislatura, donde reconoció que poco margen de maniobra tenía él desde el punto de vista presupuestario. Incluso creo que dijo, casi literalmente, que no tenía dinero ni para los baches de la carretera; más o menos vino a decir esto. Por lo tanto, es cierto que esta es una cuestión que viene ocupando y preocupando a todos los Parlamentarios y entiendo que también al Departamento.

Es cierto, como decía el señor Amezketa, que hay un III Plan de Carreteras que atribuye 412,90 millones de euros a la conservación, que es el 24,9 por ciento del presupuesto total y, por lo tanto, es

cierto que el propio Plan de Carreteras reconoce la importancia de la conservación del firme y de las carreteras, pero, en cualquier caso, entiendo –y el grupo popular entiende– que, una vez más, nos encontramos ante la inevitable escasez de recursos económicos, habida cuenta de la situación en la que estamos. Es verdad que ha sido muy hábil el señor Consejero, porque, verdaderamente, la comparecencia pedía lo que pedía, informar sobre la plantilla. Lo importante, desde mi punto de vista, ya no es tanto la plantilla, que tiene su importancia, obviamente. El señor Consejero, además de hablar de la plantilla y de las expectativas que hay de crecimiento en la plantilla, ha podido también hacer y enseñarnos unos cuadros sobre el modelo de gestión y la evolución de la gestión desde los años ochenta, por ejemplo, pero lo importante en la situación en la que estamos, es saber qué recursos se van a poder destinar, precisamente, a la conservación y mantenimiento de las carreteras en Navarra, tanto las primarias como las secundarias. Por lo tanto, la plantilla insisto tiene un interés, es verdad que parece que viene todo motivado por unas declaraciones de un representante sindical, concretamente el de Afapna, y, como consecuencia de eso, el señor Consejero ha podido escabullirse en algo que, sin duda, puede ser objeto de alguna otra iniciativa parlamentaria, y es que, verdaderamente, podamos conocer cuáles van a ser las posibilidades económicas –sabemos que escasas– que tiene el Departamento, lo cual creo que sí es muy interesante.

Y una última reflexión sobre la alusión que hacía el señor Amezketa, si me lo permite, a la estrategia de comunicación del Gobierno. Yo diría que es una estrategia política, pero que tiene una solución muy sencilla, y es simple y llanamente no solicitar, para determinadas cuestiones, la presencia de los Consejeros y, por lo tanto, hacer uso de otras iniciativas parlamentarias que existen y que, probablemente, evitarían algo que es legítimo y, además, es una estrategia política que yo también creo que da buen resultado. Nada más y gracias.

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

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: Buenos días, egun on. Pues yo creo que ya se han dicho muchas cosas. En todo caso, yo creo que el asunto del personal ha quedado suficientemente claro, a mí sí que me gustaría que profundizase en los datos objetivos, es decir, cómo tenemos ese estado de las carreteras, cuánto se ha invertido en los últimos años, si ha habido una reducción presupuestaria.

Yo recuerdo una expresión muy destacada en los medios del anterior Consejero Astiz cuando dijo aquello de “no tenemos ni para arreglar los

baches de las carreteras". Eso es lo que debería, también, centrarnos, ¿no?, es decir, ¿cuál es la evolución presupuestaria de lo que estamos invirtiendo en la reparación de las carreteras como consecuencia de la crisis y la disminución presupuestaria? Entiendo que también se habrán visto ustedes obligados a reducir la inversión. Y si eso está teniendo, efectivamente, una consecuencia, que es el deterioro del estado general de las carreteras de Navarra o no. Desde luego, yo no conozco el estudio que ha citado la señora Esporrín, pero sí conozco otro que hablaba, en términos generales del conjunto del Estado, de un profundo deterioro de la red de carreteras, no las de vías de gran capacidad, sino el resto de las vías, en el conjunto de España, precisamente por la situación económica y la incapacidad presupuestaria para hacerle frente. Por tanto, si se tienen datos objetivos sobre ese asunto, sería bueno conocerlos y ver qué se puede hacer ante ello. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Mauleón. Señor Consejero, habiendo terminado los grupos sus intervenciones, para contestar a las alusiones que han hecho los distintos grupos, tiene usted la palabra, cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Muchas gracias, señor Presidente. Aquí se ha hablado de estrategias políticas, habilidades, no pedir comparecencias para que no se produzca esto, bueno. Efectivamente, esto es el juego político, aquí todo el mundo juega con sus estrategias. Yo lo que puedo decirles es que no acostumbro, desde luego, ni a mentir ni a exagerar en lo que digo. Otra cosa es que, lógicamente, muestre lo que se me pide en una comparecencia e intente mostrar siempre la parte positiva de la acción que realiza el Gobierno. Eso, comprenderán ustedes que es completamente legítimo y razonable.*

Aquí se me había convocado por un tema y yo he dado respuesta a ese tema, lo que pasa es que, al parecer, el interés se centraba en otro más de actualidad. Está claro que la agenda de este Parlamento también se puede decir que la marcan los artículos periodísticos. Evidentemente, la primera estaba motivada por uno y ahora parece que la atención se muestra por otro, y sale así. Bien, yo lo entiendo y lo respeto y no pongo objeciones, pero, claro, esto hay que reconocer que es así.

Alguna apostilla inicial. Usted, señor Longás, ha dicho que yo me he referido al rey de España. No, se refería como rey de España Leoncio Urabayen, yo no voy a poner en cuestión su magisterio en Historia. Usted, a lo mejor, sí; yo, desde luego, no. Entonces, yo creo que está bien, me imagino que estará bien llamarle rey de España, porque así es como lo menciona.

Voy a intentar ser breve y responder a las cuestiones que se refieren: por un lado, el tema de la comparecencia y por otro –en la medida que no he venido preparado suficientemente para el segundo–, daré algunas explicaciones que, por otro lado, son bastante obvias, respecto a la segunda cuestión que aquí ha salido.

En el tema de la comparecencia, se ha mencionado que me pongo medallas. Yo creo que aquí, medallas, ya, para empezar, se las ha apuntado ayer un sindicato. Además, creo que esto no es una moción, señora Esporrín, esto es una comparecencia y usted ha dicho que esto era una moción. Bueno, no se las pongan también ustedes, porque entiendo que una cosa que surge en el periódico el 8 de abril y que se lleva a Gobierno –hay un proceso de llevar un acuerdo a Gobierno– el 16 de abril y resolverlo, pues es difícilmente armable una cosa, en tan pocos días. ¿Usted cree, realmente, que hemos actuado así porque salga una noticia en el periódico? A ver, los problemas de los centros de conservación no son de ahora, no son de 2012, no son de 2011, vienen de lejos. Los mismos problemas que tuve yo los ha tenido el señor Astiz, por ejemplo, exactamente igual. Bueno, pues mire, da la casualidad de que yo he conseguido llevar un acuerdo de Gobierno para salvarlos, en una situación complicada en la cual, además, usted sabe perfectamente que se han tomado acuerdos para restringir la cobertura de plazas de funcionarios que se habían jubilado. Algunos de esos acuerdos, por cierto, presentados por su grupo parlamentario, mejor dicho, por el Presidente de su partido en Navarra. Él mismo presentó, en su momento, una medida de ajuste en ese sentido, medidas de ajuste que es verdad que luego se extendieron por parte del actual Gobierno, pero que se iniciaron en ese momento y se justificaron en ese momento.

Además, hay una rueda de prensa –que yo conservo– en la cual se dice que ya entiende que esto no le guste a los sindicatos, textualmente, pero que hay que tomar estas medidas. Bien, estas medidas se han tomado y han dificultado notablemente el cubrir plazas de gente que se jubilaba y que se ha jubilado de forma masiva en estos últimos años. ¿Por qué? Porque tenían todos una edad elevada y les tocaba, entonces las jubilaciones han sido realmente muy notables. Claro, reaccionar a esto en medio de unos criterios generales que se adoptan de restricción de cobertura de plazas es muy complicado, pero hemos insistido durante mucho tiempo, hemos trabajado durante mucho tiempo un plan que hemos valorado, que hemos intentado provocar a través de la transferencia, incluso, de plazas de otros servicios al Servicio de Conservación y que, finalmente, se ha aprobado el 16 de abril. Por lo tanto, no es una flor de un día ni está motivado por esto. Es verdad que esto es como la

espoleta final, pero, indudablemente, esto no se prepara en seis días, esto venimos machacándolo desde hace dos años. Es así, y aquí está el Director General, que me ha insistido en esto innumerables veces y me ha hecho moverme, en ese sentido, con el Departamento de Presidencia para conseguirlo. Por lo tanto, yo creo que esta cuestión debe quedar, así, clara.

Atendiendo a lo que ha dicho al señor Longás, que me pedía por qué se ha pedido esta estructura, por qué esa dimensión de esa estructura. Bueno, pues esto responde a un planteamiento que se hace desde el propio Servicio de Conservación, que entiende que esto es lo necesario. Y yo la verdad es que no he profundizado mucho más. Entiendo que es una cosa que, además, coincide con un planteamiento que se hizo en 2010, hemos visto que se podía alcanzar. Los siete centros de conservación no son iguales, evidentemente, porque unos tienen unos tipos de carreteras; otros, otros; tienen una problemática; otros, otra; pero se entiende, por parte del Servicio de Conservación, que esta es una plantilla idónea. Bueno, pues yo la he asumido como tal.

En cuanto a la segunda cuestión que, efectivamente, es muy importante y que a mí, personalmente, también me preocupa y que nos viene preocupando desde hace tiempo y que le preocupaba al señor Astiz, también, evidentemente, por lo que ustedes dicen que dijo aquí –yo no lo presencié–, pues, evidentemente, en este asunto venimos trabajando y no por artículos periodísticos que hayan salido recientemente de una asociación. Por cierto, que no es imparcial, porque ustedes sabrán que esta asociación está formada por constructores; no digo que no tengan razón en lo que dicen, pero, vamos a ver, que no es un órgano independiente, no es la Cámara de Comptos el que ha sacado este informe, sepamos de dónde vienen las cosas, y es lógico que planteen esto.

Nosotros, por ejemplo, miren, nos dice que tenemos un déficit que ellos calculan en doscientos millones de euros en gastos de conservación. Nosotros, en la estimación que hemos hecho de dejar las carreteras, como se suele decir, niqueladas, pensamos que con la cuarta parte lo hacemos. Por tanto, fíjense ustedes si exageran las cosas o no exageran. Yo lo respeto, entiendo que es un toque de atención que todos tenemos que asumir; es un toque de atención que, evidentemente, no contempla las necesidades presupuestarias y la situación presupuestaria que atraviesan las Administraciones, porque debo decirles, por ejemplo, que el Estado ha reducido un 12 por ciento los gastos de conservación en este 2014, en relación con el año anterior, pero desde 2009 ha recortado un 34 por ciento en gastos de conservación. Algo indicativo será esto, ¿no? Nosotros no hemos recortado

tanto. Nosotros, afortunadamente –luego enseñaré un gráfico–, hemos conseguido mantener, incluso superar, en algún año –como fue el año pasado–, el gasto en conservación; pero no es suficiente, no es suficiente, eso es verdad. Nos preocupa que algunas carreteras –porque no son todas– estén en una situación deteriorada. Estamos intentando derivar dinero de donde podemos para atender estas demandas más urgentes, pero lo cierto es que deberíamos gastar más, y si no gastamos es, simplemente, porque hay otras prioridades. Hay otras prioridades de gasto social que creo que todos ustedes comparten –por lo menos yo he visto en el Parlamento una gran preocupación por estas cuestiones, yo también la comparto– y, en definitiva, se están haciendo los mayores esfuerzos por mantener determinados gastos sociales en salud, en bienestar social y en educación. Quizás algunos de ellos podrían ser prescindibles y dedicarlos a estas otras cosas, el caso es que esto es algo finito, esto es una manta corta, el presupuesto: o te tapas la cabeza o te tapas los pies, pero nunca estás totalmente tapado, siempre es insuficiente.

Pasemos a lo que son los datos de evolución. Estos los he traído previendo, lógicamente, que pudiera salir por la actualidad del momento y porque, bueno, sé más o menos lo que puede ocurrir. Este es el gasto ejecutado, no el presupuestado –que es lo importante–, en conservación desde 2006. Por lo tanto, casi desde antes de la crisis hasta ahora.

Como ustedes verán, el gasto total en conservación, en 2006, era casi treinta millones. Tenemos la previsión de gastar, –he puesto aquí la anotación–, en 2014, 26 millones, pero observen cómo en 2012 –un año malo– gastamos más de 27, en 2013 gastamos casi 35 millones. Hemos mantenido ese gasto. Curiosamente, en 2011 –no estaba yo de Consejero– se gastó 19,9. Lo digo para que vean ustedes que en épocas que ha continuado reduciéndose el presupuesto hemos conseguido gastar más en gastos de conservación. Aquí hay un desglose de en qué cosas se han gastado. Algunas de estas cosas son llamativas y creo que merecen que contemplemos el asunto. Vean ustedes estas barras de color azul que figuran aquí: responden a una partida específica que se llama refuerzo de firmes, que quizás es lo que más se nos acusa de gastar.

El Plan de Carreteras que se aprueba en 2010 y que prevé lo que prevé, ya en 2009 solo gastaba 4,4; en 2010, 4,05. Curiosamente, en 2018 prevé ese plan que se gasten 35 millones. Llama la atención la evolución, claro, porque pasar de 4 a 35 no deja de ser llamativo, ¿verdad? Pero es que en 2011 desaparece la partida. El presupuesto que se aprueba en 2011 –que no está, lógicamente, todavía iniciada esta legislatura– ya prescinde del

gasto de refuerzo de firmes. Pero es que el único presupuesto que se aprueba en esta legislatura, estando el Partido Socialista, tampoco lo reproduce. Por lo tanto, tenemos cero en refuerzo de firmes, en la partida de refuerzo de firmes. Quiero recordarles que en 2013, en el presupuesto 2013-2014, no ha habido presupuesto y no se ha podido reponer la partida. Otra cosa es que hayamos gastado 9,37 con atención a esos daños catastróficos y hemos aprovechado para hacer refuerzos de firmes, lógicamente. Teníamos esa posibilidad, que no nos otorga el presupuesto, de hacer gasto en refuerzo de firmes; lo hemos hecho, aprovechando los daños, y hemos gastado casi 10 millones, 9,37, en concreto, en esta cuestión.

Además, dentro de la conservación integral, de los contratos de conservación integral, si que es verdad que hay unos bloques rojos –que están aquí reflejados– que son actividades relacionadas con los firmes, no sé si exactamente refuerzos, pueden ser refuerzos muy localizados, muchas veces son capas que nosotros denominamos “slurry”, que permiten un mayor agarre, pero no es una renovación profunda de los refuerzos.

Y esta es la situación en la que estamos en gasto ejecutado. La diferencia entre presupuestado y gastado –vuelvo a dar la precaución de que, en 2014, está reflejado así, pero todavía no sabemos si van a ser 23; seguro que van a ser 23, queremos que sean algo más, ya veremos a final de año si lo conseguimos o no–, bueno, se ha ido defendiendo una cantidad que, más o menos, ha oscilado desde 22 en 2006 hasta 23 en 2014, con algún pequeño altibajo –21,3 en 2011, 22 en 2012–, pero luego, lo que es el gasto, se ha intentado superar en esta legislatura; en concreto, en los dos años, se ha superado, en este caso, un poquito, en este bastante más, y en este esperamos, también, superarlo.

Estos son los datos objetivos. Por lo tanto, a partir de aquí, efectivamente, ¿yo qué les diría? Pues que a mí me parece que deberíamos gastar –ya lo dije en una comparecencia en la que tuve ocasión de hablar del Plan de Carreteras– un mínimo de 10 millones en refuerzo de firmes todos los años. Desgraciadamente, no tenemos presupuesto aprobado ni partida para ello y, desgraciadamente, también, a menos que mejoren los ingresos de la Comunidad Foral o se entienda en las prioridades de ese gasto tiene que ir también a esta materia y, por tanto, detraerlos de otras que también son prioritarias, a juicio de todos, pues vamos a seguir en esta situación. Y yo, ante esto, pues poco puedo hacer, la verdad, porque no es algo que dependa de mi persona, más que intentar, hacia la segunda mitad del año, todo aquello que prevemos que no va a gastar, volcarlo aquí, y es lo que hacemos, ni más ni menos. Bueno, pues muchas gracias y con esto acabo.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Finalizadas estas dos comparecencias del señor Consejero, teniendo en cuenta que tenemos una moción por delante, suspendemos la sesión durante un minuto para despedir al Consejero y a su equipo, a quienes agradecemos su presencia aquí, y continuaremos la sesión después de ese minuto. Muchas gracias.*

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 1 MINUTO.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 4 MINUTOS.)

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a financiar las obras necesarias para la ejecución de la rotonda incluida en la actuación 51, de la NA-160, accesos a Tudela, presentada por la Ilma. Sra. D.^a Maite Esporrín Las Heras.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Reanudamos la sesión, señorías, para dar cuenta del tercer punto del orden del día, que es el debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a financiar las obras necesarias para la ejecución de la rotonda incluida en la actuación 51, de la NA-160, accesos a Tudela, que ha sido presentada por el grupo socialista y la señora Esporrín tiene la palabra, cuando quiera, para defenderla.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias, señor Presidente. Yo creo que viene bastante bien explicada en la moción, es una moción sencilla, pero creemos que interesante. Esta moción la hemos planteado a iniciativa del grupo municipal socialista de Tudela, pero, evidentemente, lo que estamos defendiendo son los intereses de todos los ciudadanos y ciudadanas de Tudela, y viene al hilo de que se ha aprobado en los presupuestos del Ayuntamiento de Tudela el realizar una reparación de una rotonda que está en el acceso a Tudela en la carretera Cintruénigo-Corella y esta rotonda –junto con toda la carretera– se encontraba dentro de la actuación 51 de la nacional 160, dentro del III Plan Director de Carreteras de Navarra.*

Si bien es cierto que esta actuación estaba prevista para el 2018, pero el Ayuntamiento de Tudela, por lo visto –puesto que en esta rotonda se producen grandes retenciones, se producen incomodidades, se producen más que grandes accidentes, accidentes de chapa de coches, enfados, retrasos, etcétera–, pues ha considerado incluirlo en los presupuestos de este Ayuntamiento. Nosotros consideramos que esta es una responsabilidad del Gobierno de Navarra y, por este motivo, pedimos que el Gobierno de Navarra sea quien

financie, si no la reparación de toda la carretera, que estaba prevista para 2018, si esta rotonda que va a ejecutar el Ayuntamiento de Tudela, por ser considerada de más urgencia. Entendemos que, además, el Gobierno de Navarra iba a arreglar la A-15, y no lo ha hecho, que tenía un gasto de cincuenta millones. Por lo tanto, adelantar o bien los dos millones que corresponden a la totalidad de la actuación 51 o, al menos, los doscientos treinta mil euros que supone el gasto de la rotonda nos parece de justicia. Por ese motivo pido el apoyo para esta moción. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Esporrín. Abrimos un turno a favor y en contra de la moción. En el turno a favor; ¿grupos que vayan a intervenir? Por parte de UPN, señora Castillo, cuando quiera.*

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: *Gracias, señor Presidente. Nuestro grupo va a votar a favor. Únicamente queremos concretar que lo que es la rotonda en sí, la actuación de la rotonda no estaría incluida –como se menciona en la moción– en el Plan Director de Carreteras, pero sí estaría incluido su acceso desde la nacional más próxima. Aun considerando que es una rotonda urbana de Tudela, es cierto que si se le da una vocación comarcal al uso y al servicio que esta presta, sin duda alguna creemos que algo de responsabilidad en su ejecución tiene que tener el Gobierno de Navarra, como bien se pide en la moción. Es cierto que en esta rotonda confluye el tráfico, sobre todo, de todos los pueblos colindantes de la Ribera oeste hacia la localidad de Tudela, puesto que la mayoría de ellos acceden por esta única rotonda a multitud de servicios que se dan en la capital de la Ribera. En ese sentido, y viéndolo desde un enfoque comarcal de ordenación del territorio, nuestro grupo considera que la aportación del Gobierno de Navarra sería justa en este caso. Gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Castillo. ¿Más intervenciones en el turno a favor? Por parte de Bildu Nafarroa, señor Amezketa, cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Muchas gracias, señor Presidente. Brevemente; vamos a votar a favor. Vamos a votar a favor entendiendo que no se está hablando de llevar a cabo el punto 51 del plan, sino una cosa parcial y demás. Hombre, nos está oliendo un poco a “¿qué hay de lo mío?”. Pero, en cualquier caso, si sirve para mejorar, para arreglar, para resolver, vamos a votar a favor sin ninguna duda. Lo único es que a mí hay algo que me sorprende. Tengo alguna cosa en la cabeza. ¿Esto no tendrá algo que ver, por casualidad, con que alguna superficie de esas importantes y de moda se vaya a ubicar justito al lado? No, no tiene nada que ver. Nos alegramos. Porque, además, como tiene algún acuerdo con el Gobierno, enton-*

ces habría que pensar, “oiga, los acuerdos con el Gobierno, que los resuelva el Gobierno”. Y como saben todos de que estoy hablando, pues eso. Insisto, vamos a votar a favor y, en cualquier caso, sea donde sea el lugar geográfico donde se haga necesaria una obra de este tipo, será difícil que estemos en contra. Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezketa. También en el turno a favor, por parte de Aralar-Nafarroa Bai, señor Longás, cuando quiera.*

SR. LONGÁS GARCÍA: *Gracias, señor Presidente. Pues la verdad es que a mí me plantea algunos problemas lo que estoy oyendo aquí, porque la moción dice que esta rotonda forma parte de la actuación 51, luego nos dicen que no, pero que como hay mucho tráfico y tal, pues... Y luego, encima, va destinado al Ayuntamiento de Tudela, que, como todo el mundo sabe, es un ejemplo de buena gestión, de una gestión impecable, además de recibir préstamos que no se sabe para qué usan y tal, pues lo podrían considerar a beneficio de inventario. De hecho, nuestra idea era apoyar esta moción, aunque la verdad es que no me había dado cuenta de ese matiz de que la rotonda en sí no forma parte de la actuación 51. En cualquier caso, lo vamos a apoyar, pero insisto en que me genera algunas dudas por el hecho de que se trate de viario urbano y, además, por otras cosas que hay detrás, relacionadas con la actuación del Ayuntamiento de Tudela en materia económica y con algunas actuaciones urbanísticas que puedan estar relacionadas con esa rotonda. Nada más.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Longás. Por parte del Grupo Popular, señor Villanueva, cuando quiera, tiene la palabra. También, entiendo, que en el turno a favor. Adelante.*

SR. VILLANUEVA CRUZ: *Gracias, Presidente. Efectivamente, en el turno a favor, por entender que es una mejora de una infraestructura que es necesaria y, simplemente, haciendo alguna reflexión, porque parece que hoy mueven a la sorpresa cosas que han sido habituales en esta Comunidad. Hay otros establecimientos comerciales que, como consecuencia de su emplazamiento, generan unas incidencias de tráfico y existen, también, en los alrededores de la Comarca de Pamplona, y siempre que se entiende que la afección de esos establecimientos incide de manera sustancial en la ordenación del tráfico, pues, obviamente, más allá del carácter urbano que tienen, pues también ha habido actuaciones por parte del Gobierno de Navarra para facilitar los viales de entrada y de salida.*

Por lo tanto, yo creo que ahí no hay que encontrarle ninguna maldad. En cualquier caso, bueno,

ciertamente, es trazado urbano aunque es verdad que no está propiamente dentro del Plan de Carreteras, pero, insisto, a nosotros nos parece que es una infraestructura necesaria y, por lo tanto, estamos a favor.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Villanueva. Señor Mauleón, por parte de Izquierda-Ezkerra, también en el turno a favor, adelante.*

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: *Buenos días. Sin más, anunciamos nuestro voto favorable esperando que se acometa la obra lo antes posible. Gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Mauleón. Siendo que todos los... Discúlpeme, señora Esporrín, tiene el turno de réplica, es verdad.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Perdone, Presidente, pero, brevemente, solo quiero decir que esta rotonda está, como es evidente, en muy malas condiciones, está llena de baches, está señalizada con pivotes de plástico. Yo lo que quiero dejar claro es que, desde luego, es una petición de nues-*

tro grupo porque entendemos que el Ayuntamiento no tiene que hacerse cargo de esta rotonda que es, efectivamente, comarcal, y que es una responsabilidad del Gobierno de Navarra. Es un Ayuntamiento que está, de sobra, endeudado, y que no es un Ayuntamiento nuestro, pero nos parece de justicia que el Gobierno de Navarra haga frente a este cargo y quiero desmentir que tenga que ver con ningún acuerdo con ningún centro comercial ni nada parecido, sino que se trata, únicamente, de mejorar la situación del tráfico de esa zona. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Esporrín. Ahora sí, vamos a proceder a la votación. ¿Votos a favor de la iniciativa? Queda aprobada por unanimidad la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a financiar las obras necesarias para la ejecución de la rotonda incluida en la actuación 51 de la NA-160, accesos a Tudela. No habiendo más asuntos que tratar, señorías, levantamos la sesión. Muchas gracias.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 12 HORAS Y 14 MINUTOS.)