DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VIII Legislatura | Pamplona, 15 de octubre de 2014 | NÚM. 44

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. SAMUEL CARO SÁDABA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 15 DE OCTUBRE DE 2014

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia del Consejero de Fomento para informar sobre el trabajo desarrollado por su Departamento en lo relativo a la actualización del PITNA y sobre el calendario de la renovación de las concesiones caducadas.

— Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a paralizar el expediente sobre el traslado del Colegio de Salesianos hasta que se firme acuerdo de financiación a coste cero para las arcas públicas, presentada por el Ilmo. Sr. D. Txema Mauleón Echeverría.

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

Comparecencia del Consejero de Fomento para informar sobre el trabajo desarrollado por su Departamento en lo relativo a la actualización del PITNA y sobre el calendario de la renovación de las concesiones caducadas.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Buenas tardes, señorías. Vamos a dar comienzo a esta sesión de la Comisión de Fomento para dar cuenta de dos puntos del orden del día. En primer lugar, la comparecencia, solicitada en este caso por Bildu y Aralar, del Consejero de Fomento para que informe sobre el trabajo desarrollado por su departamento en lo relativo a la actualización del PITNA y sobre el calendario de la renovación de concesiones caducadas; y hay un segundo punto en el orden del día, que será el debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a paralizar el expediente sobre el traslado del colegio de Salesianos, que ha sido presentada, en este caso, por el grupo Izquierda-Ezkerra.*

Para dar cuenta del primer punto del orden del día, agradeciendo la presencia del Consejero, como suele ser habitual en estos casos, vamos a dar la palabra a los portavoces –no sé si portavoces o portavoz en este caso– para que hagan la correspondiente introducción. Muy bien. Dos introducciones cortitas para hacer la introducción a esta petición, para justificarla y, por lo tanto, señores portavoces, en este caso el de Bildu, señor Rubio, cuando quiera, tiene la palabra.

SR. RUBIO MARTÍNEZ: *Muchas gracias, señor Presidente. Agradezco, como ya ha agradecido usted, al señor Consejero y a la persona que le acompaña la presencia hoy aquí. Nos vamos a hace un año, cuando el señor Consejero nos decía que era o que había sido buen estudiante y que se tomaba un plazo para hacer las cosas bien ante las dudas que le planteábamos los dos grupos que le llamábamos entonces. Está dicho ya por el Presidente: queremos saber cómo está el PITNA, si es válido, si no es válido, si en ese año que nos solicitó para hacer las cosas bien se han hecho, queremos saber si el PITNA sigue vigente y cómo se ha actualizado como se dijo hace un año que se iba a actualizar.*

Queremos saber también qué pasa con las concesiones de las líneas –les recuerdo que están caducadas desde 2012–, también nuestro grupo ha esperado este año, como se solicitó por parte del Consejero, para hacer las cosas bien, y entendemos que es momento de ver si ha sacado nota, ha aprobado justico o ha suspendido. Muchas gracias.

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

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *Arratsalde on. Buenas tardes. La verdad es que, estando a la altura a la que estamos ya, señor Consejero, que nos queda poco en este convento, que se suele decir... El PITNA y lo que tenía que ver con sacar nuevamente las concesiones de los transportes de viajeros de esta Comunidad –las treinta y nueve concesiones que existen– que, como bien ha dicho, finalizaba en 2012, pero el Gobierno se dio una prórroga de dos años, que finaliza en 2014.*

¿Cómo está el tema? Porque, claro, señor Consejero, a estas alturas, nos extraña mucho que no haya dado usted en este Parlamento señales de vida en relación con este tema, a pesar de todas las promesas que se nos han hecho de forma repetida.

Nos llama la atención también que, estando a la altura de la legislatura que estamos, quizá el Gobierno no tenga voluntad de resolverlo, y nos llama la atención también que, unido al PITNA, a la aprobación del Plan Integral de Transporte de Viajeros de Navarra, además de la nueva salida de las concesiones, se pretendía originariamente –recuerdo que ese PITNA ya se debatió y se rechazó en este Parlamento la legislatura pasada– hacer una mejora sustancial de la red de líneas de transporte de viajeros y de las concesiones existentes. Por lo tanto, el hecho de que todo esto esté bloqueado no hace más que mantener todo en el estado en el que está, que no es, en opinión del Gobierno en su momento, ni siquiera la mejor de las opciones.

Además, nos llama la atención cuál es la dificultad que está teniendo el Gobierno para estar, a estas alturas de su legislatura –prácticamente ha dejado pasar tres años y medio– en el punto en el que está. No es precisamente que el departamento tenga una actividad de trabajo endiablada porque tenemos el plan de infraestructuras del tercer plan de carreteras bloqueado, tenemos bloqueado prácticamente todo lo que tiene que ver con urbanismo, vivienda, etcétera. Es decir, no es que la actividad del departamento a lo largo de estos tiempos haya sido precisamente tan activa o tan forzada o tan llena de otros proyectos prioritarios como para que estemos, a estas alturas, con este tema, que es tan importante, en el momento que estamos. Por lo tanto, sí nos preocupa qué es lo que está pasando y cuál es la razón de que a estas alturas el tema esté como está.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Jiménez. Para dar respuesta a las distintas cuestiones planteadas por los dos grupos, tiene la palabra el señor Consejero por un espacio*

de tiempo de en torno a los veinte minutos, así que, cuando quiera, señor Consejero, tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Muy bien, señor Presidente. Buenas tardes, señores Parlamentarios. En veinte minutos, igual tengo que pasarme algo, por lo tanto, pido clemencia al Presidente de la Comisión. Traigo una exposición algo extensa, pero creo que es necesario para explicar los dos temas que se me han planteado en la petición de comparecencia, aunque solamente se hayan referido a uno los dos portavoces que han hablado anteriormente a mí. Específicamente, se habla también del proyecto de ley de movilidad sostenible.*

Voy a referirme a los dos, puesto que así venia planteado en la petición, y tengo que empezar diciendo que no sé por qué dicen ustedes que, tal como está la situación del plan o del PITNA o de las concesiones de transporte, cuando todavía no hemos tenido ocasión de debatirlo ni de enseñárselo. Parece que tienen el diagnóstico antes de que lo explique yo.

En cuanto a lo que se ha comentado al principio de mis manifestaciones la anterior vez que hablamos de esto, de querer pedir un año de clemencia como buen estudiante para poder hacer las cosas bien, ya saben ustedes que los buenos estudiantes a veces tienen que ir a septiembre para sacar matrícula. Sí, a veces, hacen eso. Por lo tanto, quizás no lleguemos a junio pero esperamos llegar con buena nota a septiembre. En cualquier caso, esto es un tema lo suficientemente serio como para hacerlo bien.

A veces, las cosas llevan su tiempo, a veces más tiempo del que pensamos que tienen que llevar porque, además, hemos optado por hacerlas interiormente, dentro de la casa, con los técnicos de dentro de la casa y, a pesar de lo que pueda pensar don Txentxo Jiménez en relación con que el departamento no tiene una actividad endiablada ni mucho menos, yo le aseguro que la gente que trabaja con nosotros no opinaría lo mismo. Seguramente, si los trajera usted aquí, dirían más bien todo lo contrario. Por lo tanto, quizá su desconocimiento le hace manifestar semejantes cosas.

Tengo que empezar, por lo tanto, con la primera cuestión que se me planteaba en la petición de comparecencia, que es la relativa a las concesiones de transporte público de viajeros. ¿Por qué me dirijo a esto así? Porque, realmente, en lo que estamos trabajando es en las futuras concesiones de transporte público de viajeros, y al hablar en estos términos quiero decir que el PITNA es una manera de plantear estas cosas, es decir, plantear en un bloque todo conjuntamente, pero también se puede plantear simplemente como un análisis que va dando lugar, porque ese es nuestro plan de trabajo, a sucesivos estudios de las zonas en las que queremos producir las concesiones de transporte público, sus pedidos de información pública, sus trámites correspondientes y su salida a concesión pública sin necesidad de sacarlo todo a la vez; que estas concesiones de transporte de viajeros pueden ir, en definitiva, escalonadas.

Efectivamente, en la comparecencia que tuvo lugar aquí pone del 15 de octubre de 2014, pero fue hace un año, evidentemente, luego está equivocada esta fecha, comentábamos la necesidad de no proceder a sacar las concesiones tal y como estaban configuradas en el propio PITNA, que habría sido la solución más fácil desde el punto de vista del cumplimiento de los tiempos que estaban previstos para producir la renovación de las mismas, sino que entendíamos que merecería la pena tomarnos un tiempo para analizar este plan.

Pensábamos que este plan se había quedado antiguo, que había que abordar cosas que no estaban en el plan, como era la integración de los servicios de transporte tanto de pasajeros como escolar, para intentar dar una mejor cobertura territorial en algunas zonas. Consideramos que era imprescindible proceder a una revisión de las paradas y su seguridad, cosa que no estaba prevista en el plan, y entendíamos que había habido accidentes y esto ya nos llamaba la atención y nos ponía en situación de prevenir y creíamos que había que hacer un desarrollo importante, que no estaba hecho, de los sistemas de modernización tecnológica de la flota de autobuses y, asimismo, de los sistemas de seguimiento para proceder a explotar esa información, tanto internamente como hacia los clientes. Planteábamos resolver la primera concesión precisamente en este mes, en el mes de octubre de 2014. Bien, pues esto no se ha cumplido, evidentemente. Aquí estamos y todavía no ha salido esta concesión a concurso.

La renovación de las concesiones no es solo una exigencia derivada de su caducidad normativa. Alguien podría decir: "es que renovamos porque han caducado normativamente". Pues no, las concesiones, de hecho, siguen funcionando, siguen operando, a pesar de esta caducidad normativa, no solo aquí en Navarra sino en toda España. ¿Por qué? Porque ha habido dificultades en toda España para sacar su renovación. Muchas veces dificultades jurídicas.

Nosotros entendemos que, más que todo esto, lo que reflejan estos datos que ven aquí de evolución de la recaudación, de evolución de viajeros, es que hay una necesidad importante de hacer estas concesiones viables y diseñarlas para que presten el mejor servicio público posible. Esto es el afán que nos guía porque si lo que nos guiara fuera cumplir

con las exigencias normativas, como he dicho previamente, ya estarían en fase de concurso.

Cinco criterios que adoptamos y seguimos manteniendo en todo el proceso que llevamos de análisis en este año: primero, la integración de servicios, lo he comentado antes; segundo, la vialidad económica de las concesiones, creemos que es un tema importante que en muchos casos no se da; la mejora del servicio, hay muchas quejas sobre que el servicio que se presta hoy con las concesiones no es el más adecuado y queremos mejorar esto, pero, para mejorar esto, hay que hacer una labor importante de análisis previo y de contraste, encuestas, información pública, participación pública, para conocer la opinión de los directamente afectados; las mejoras tecnológicas, en las que hemos avanzado bastante, como luego podré comentar; y la seguridad en las paradas, en lo que igualmente hemos hecho un avance sustancial aunque todavía no está concluido este apartado.

¿Cómo van los trabajos? En cuanto a la obtención e integración de la información sobre el transporte escolar, hay que pensar que cuando tuvimos esta comparecencia no teníamos información sobre transporte escolar; entonces la estábamos demandando. Hemos tenido unas dificultades ya que esa información que se manejaba –no en este departamento– no se hacía con los mismos criterios que nosotros empleábamos en las concesiones de transporte de viajeros. Por lo tanto, no había análisis de explotación de servicios, medición de kilómetros producidos, viajeros subidos y bajados, etcétera. Esto ha sido algo que ha habido que buscar y, realmente, recoger.

La información de partida no se encontraba sistematizada en bases de datos que permitieran su gestión, no era homogénea –vuelvo a insistir– con las que nosotros estamos manejando. La información de itinerarios y puntos de parada no estaba georreferenciada, condición indispensable para nuestros análisis. Necesitamos georreferenciar cada una de las paradas del transporte escolar. Y el número de operadores que manejamos aquí, en el transporte escolar, es muy elevado, porque prácticamente todas las empresas de transporte y viajeros por carretera tienen algún servicio de transporte escolar, y eso conlleva muchos más datos y más dispersos de lo que estamos acostumbrados a manejar.

Por lo tanto, lo que hemos hecho es una carga de información contenida en las autorizaciones de transporte escolar correspondiente al curso pasado 2013-2014, en la que hemos recogido la empresa, dirección, teléfono, contratante, centro escolar, localidad del centro, horario de entrada y salida del centro y paradas, y hemos metido todos estos datos georreferenciados en nuestro propio sistema.

Más cosas. La información de las paradas, como he comentado, no estaba georreferenciada y necesitábamos conocerla con precisión para ver un poco las coincidencias y posibilidades de armonizar una cosa y otra y, asimismo, incluir todo esto de forma sistemática en nuestros sistemas de información.

Por otro lado, hemos hecho una reflexión sobre el mapa concesional. Partíamos de esto: treinta y siete concesiones y, en el PITNA, pasábamos a diecinueve. Lo que estamos proponiendo después de esta nueva reflexión es reducirlo incluso más, a catorce, con base en que algunas de estas concesiones que están aquí pintadas de un color naranja son concesiones que entendemos que son lineales –de hecho, todas ellas salen fuera de nuestra Comunidad– y las otras estamos estudiándolas con una concepción más zonal, para intentar agrupar los servicios y mejorarlos en una zona.

Este nuevo mapa concesional tiene sus relaciones, lógicamente, con las concesiones que existían en el PITNA, y aquí se ve un poco cómo se han ido agrupando algunas de ellas para dar lugar a este dibujo de catorce nuevas concesiones.

Hemos trabajado sobre todo en dos de ellas y estamos desarrollando una tercera ahora mismo. Estas dos concesiones van a ser objeto de participación pública. A partir de estos días, van a empezar a hacer los procesos de participación pública. Una primera es la 002, Calahorra-Logroño, zona Ribera Alta, que corresponde con la antigua VNA-PO2 del PITNA, con un enfoque de integración del transporte escolar, en la cual se está cuestionando la necesidad de mantener algunos servicios que entendemos que tienen una baja demanda y que generan mucho déficit, y el proceso debe dar respuesta a estas cuestiones que nosotros nos planteamos: ¿realmente es necesario esto o no es necesaria esta concesión? ¿Merece la pena mantenerla para el poco tráfico de viajeros que genera o no?

Asimismo, hemos adelantado trabajo y vamos también a proceder próximamente a un proceso de participación pública en la 003, que es la Pamplona-Irún, zona de Baztan, que se corresponde con la PO04 del PITNA, en la que hay ciertos problemas derivados de la dispersión poblacional, de la gran movilidad que existe, que genera realmente soluciones complejas que van a exigir también la integración, seguramente porque podría aportar ciertas mejoras de transporte escolar, y que estamos en fase de finalizar la encuesta de movilidad para definir la viabilidad y necesidad del servicio. Hemos adelantado esta porque inicialmente no venía en nuestros planes habida cuenta de la problemática de seguridad vial en la N-121A.

Por otro lado, hemos procedido a publicar en el Diario Oficial de la Unión Europea el anuncio de

la próxima licitación dentro de un año, porque el procedimiento lo exige. Una vez que se publica en el Diario Oficial de la Unión Europea que se va a sacar a concesión una línea, hay que esperar un año para hacerlo posteriormente en nuestro propio procedimiento dentro del Gobierno de Navarra.

Hemos finalizado el estudio derivado de la modernización tecnológica. Estaríamos en disposición de proceder a contratar porque tenemos ya elaborado el pliego de condiciones, se acabó de elaborar en marzo de este año la contratación de los equipos que pudieran ir en los autobuses. Lógicamente, no lo vamos a hacer, vamos a esperar a que esas concesiones estén mucho más próximas en el tiempo para hacerlo así porque probablemente se producirán innovaciones lógicas en todas estas materias.

Estamos trabajando, desde hace relativamente poco, en algo en lo que ya trabajamos anteriormente, que son los sistemas de pago unitarios con la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, porque se trataría de unificar tarjetas de manera que hubiera una única tarjeta de transporte en Navarra que pudiera servir para pagar lo mismo las villavesas que para pagar los viajes de autobús en toda la Comunidad.

Tenemos una previsión de calendario que es la que les planteo aquí. Como ven, vamos a septiembre; a septiembre del año que viene, pero a septiembre. Ya lo he dicho, señor Rubio. ¿Por qué? Porque el tiempo que nos exigen realmente los trabajos es mucho mayor del que preveíamos. Esa es la realidad. Nos hemos dado cuenta de que un análisis de la ambición, de la envergadura del que estamos planteando, es muy exigente y aunque vamos a reforzar los equipos que están trabajando esta materia, no quiero ser optimista y prefiero plantear las cosas como las vemos nosotros.

Algunas de estas líneas, de estas concesiones, podrían salir antes pero, realmente, como se han llevado todas a bloque al anuncio de la Unión Europea, van a tener que esperar el tiempo necesario para poder salir a la vez. Por lo tanto, haremos dos escalones: un primer escalón hasta la siete y un segundo escalón hasta la catorce.

En cuanto a la segunda parte que se me planteaba, al menos por escrito, sobre movilidad sostenible, la tramitación de la ley de movilidad sostenible –aquí se ha hablado alguna vez sobre esta cuestión–, siempre tenemos que empezar con una reflexión. Entiendo yo que si debemos hacer una ley de esta naturaleza, que ya se presentó en la legislatura pasada pero se acabó retirando, no sé muy bien por qué motivo, o la cuestión es si es más interesante integrar el concepto de movilidad sostenible en leyes sectoriales que puedan tener relación con esta materia.

Hay cosas que aparecen en la legislación –hay tres leyes españolas, como luego veremos, nada más, aprobadas sobre movilidad sostenible– en la que se suelen definir instrumentos de planes de movilidad aunque eso no impide que se realicen, la definición de derechos a la movilidad, tampoco es necesario decir que tenemos derecho a la movilidad, y las competencias para abordar estos procesos.

En España existen, como he dicho antes, tres leyes: la primera, la catalana, de 2003, entre cuyas novedades básicamente está el establecimiento de autoridades territoriales de movilidad que se conforman en modo de consorcios y el condicionamiento del urbanismo a la movilidad y asimismo la creación de un observatorio; luego están la ley de Madrid, que tiene poco interés, que prácticamente se enfoca más hacia el aspecto del transporte que hacia la movilidad, y la de la Comunidad Valenciana, en la que básicamente se hacen reflexiones sobre el condicionamiento del urbanismo y la introducción del concepto novedoso del pasillo de infraestructuras.

¿Por dónde empezar? Hay muchos actores y muchos frentes. Yo creo que es importante empezar por la concienciación de los ciudadanos, la difusión del conocimiento de estas materias, la incorporación progresiva a las políticas públicas –Ayuntamientos, Gobierno, Administración General del Estado– y el reconocimiento a proyectos que favorezcan la movilidad sostenible en Navarra.

Bases para la movilidad sostenible. Aunque esto es muy básico, podemos hablar de las ventajas de la ciudad compacta de alta densidad en contraposición con los inconvenientes de la ciudad dispersa o de baja densidad. Existen ejemplos de diseño urbanístico de ciudades en función de las líneas de transporte. El caso más paradigmático es el de Curitiba, en Brasil.

La importancia de los espacios públicos en la ciudad para conformar condiciones apropiadas para la movilidad sostenible, las operaciones de calmado de tráfico, que se producen a través de la interposición de determinados elementos en forma de barreras que obligan a frenar a los vehículos y a circular de manera más tranquila, todo el tratamiento de la bicicleta y el peatón, el diseño de las calles –muy importante–, el establecimiento de carriles "solo bus", a veces también "solo taxi", taxi y moto, la semaforización del transporte público estableciendo semáforos específicos para el transporte público que permitan a este, en muchos casos, hacer determinadas maniobras que a los coches no se les permite hacer, tema de aparcamientos, en este caso de bicicletas, motocicletas, vehículos rodados.

El tema de las paradas y la velocidad de subida y bajada. Esto es un caso un tanto singular, que

son las paradas que existen en la ciudad de Curitiba, que tienen una entrada donde se paga el ticket *y, por lo tanto, las operaciones de subida y bajada no requieren pasar por la máquina de los autobuses, lo cual favorece la velocidad de subida y bajada del autobús.*

Elementos que se plantean de subvencionar o trato fiscal para la compra y utilización de vehículos y modalidades más sostenibles. Esto aparecía en El País *hoy mismo, una cosa peculiar, parece que los franceses cobran ayudas por ir al trabajo en bicicleta; esto es una iniciativa ciertamente singular.*

Un tema polémico es la regulación de formas de transporte compartido. Hoy está de máxima actualidad y tenemos, en ese sentido, una cierta problemática en la calle con aquellos transportistas de personas que ven en esto una competencia desleal pero que en otros países funcionan y parece que con gran nivel de satisfacción. En cualquier caso, parece que es algo que es muy difícil de frenar, por lo tanto, lo que hay que intentar evitar es que haya una competición desleal con estos otros medios de transporte público regulados.

Un tema que también puede ser polémico, pero que está ahí, es el alquiler como alternativa a la compra. Evidentemente, esto va en contra de los intereses de las fábricas de coches. El fomento del uso del ferrocarril. Los medios de pago. Hemos visto antes que estamos trabajando en una tarjeta que sirva para el pago en toda Navarra. Este es el caso de una tarjeta en Escocia que sirve para el pago en los medios de transporte en Escocia. En el caso de España, medios de pago sencillos y ventajosos, abonos mensuales, en el tren; la transformación de la flota a modalidades más respetuosas con el medio ambiente; la formación en movilidad sostenible, tema muy importante desde mi punto de vista.

Por lo tanto, la reflexión sobre si existe suficiente base teórica para el desarrollo de planes de movilidad sostenible: entiendo que existe, existe documentación, existe posibilidad de tomar ejemplos en este sentido. Como primer gran punto de partida está la importancia de partir, en estos procesos, de la decisión de que queremos mejorar la movilidad y la calidad de vida de nuestros ciudadanos.

Luego se ve cómo estos procesos se van produciendo en distintas fases. La primera fase, de preparación, una fase de establecimiento de objetivos, otra de elaboración del plan y una final de implementación de dicho plan. Efectivamente, nos queda mucho que hacer en esta materia, pero existen pasos que se están dando en la dirección correcta. Por ejemplo, vemos cosas que se han hecho en Pamplona que tienen que ver con el calmado del tráfico, la importancia de los espacios públicos de la ciudad, la bicicleta y el peatón, aparcamientos de vehículos como motocicletas, carriles "solo bus", aparcamientos para vehículos integrados en los espacios públicos de mayor demanda.

La importancia de los espacios públicos de la ciudad, el tratamiento de la bicicleta con carriles separados que sobre todo en los nuevos desarrollos está bastante bien integrada, como puede verse aquí, y nosotros entendemos que, como peculiaridad, y es algo que probablemente el grupo UPN del Parlamento va a plantear, ante la modificación de la Ley Foral 35/2002, de Ordenación del Territorio y Urbanismo, es una oportunidad.

Algunas medidas para entender estos conceptos dentro de la planificación urbanística: la inclusión de la mejora de la movilidad sostenible entre los criterios para el desarrollo de los planes generales, la inclusión en las EMOT –Estrategias Municipales de Ordenación del Territorio– de la obligación de realizar un análisis de la movilidad sostenible y de las posibilidades de mejora desde el plan, y la inclusión en los planes –en principio, nosotros plantearíamos de poblaciones mayores de diez mil habitantes– de un apartado de medidas para la mejora de la movilidad sostenible y su implementación a lo largo del desarrollo del plan general.

Con esto concluyo mi intervención, que creo que, más o menos, se ha ajustado al tiempo que me concedían, y me someto a sus preguntas. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Abrimos nuevamente el turno de los grupos, empezando por los proponentes. Señor Rubio, por parte de Bildu, cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. RUBIO MARTÍNEZ: *Está claro que no ha aprobado, señor Consejero. Usted nos pidió un año más para estudiar, pero no ha hecho la tarea, así tengo que decírselo.*

Es cierto que su departamento viene sufriendo con el cambio de Gobierno, con la expulsión del Gobierno del Partido Socialista. El señor Astiz estuvo aquí y nos dijo que la situación era poco menos que desesperante: así lo dijo él, no lo decimos nosotros.

Usted hace un año decía que habían hecho una evaluación de la situación y que necesitaban tiempo para mejorar. Para nosotros, es un tema realmente importante el de la movilidad sostenible desde un planteamiento territorial e integrador, pero está visto que no hay nada que hacer. Desde tiempos de la señora Alba, cuando se encargó el estudio a una empresa, van pasando, van sucediéndose los Consejeros y nos dicen que hay que hacer, lo que nos ha dicho usted, pero hace falta voluntad política para hacerlo porque incluso ha

llegado a contradecirse: ha dicho que lo que van a hacer ahora lo van a hacer los técnicos de la casa.

Usted, hace un año, dijo: "No había técnicos de la casa entonces y no tenemos tampoco personal". Eso dijo usted hace un año. Le leo textualmente: "Se contrata una empresa de fuera porque, probablemente, y a pesar de lo que se dice, no había dentro del servicio de transporte gente suficiente o que pudiera dedicarse específicamente a desarrollar ese trabajo. Tampoco existe ahora. Vamos a acudir a la ayuda de una empresa pública, Nasuvinsa, para desarrollar este trabajo". Eso es lo que dijo usted hace un año y hoy viene y nos dice que sí tienen gente, que lo van a hacer desde el departamento. Entienda usted que le suspendamos.

Se dijo que los pliegos de las concesiones iban a estar preparados para este mes. Hemos esperado y calculamos en septiembre para ver qué nos traía usted porque recuerdo que acabó diciendo: "En cuanto lo tengamos, yo se lo traeré al Parlamento porque nos interesa mucho que ustedes, los grupos, lo sepan y participen" y, como llegaba septiembre y el departamento y usted no movían ficha, lo solicitamos.

Sobre el tema de la participación, recuerdo que dijo: "Entre enero y junio vamos a hacer un proceso de participación pero no al uso, va a ser diferente, vamos a ir con las empresas, vamos a ir con las entidades locales". ¿Se ha estado ya con alguien o van a empezar ahora el proceso que tenían que haber empezado en enero?

Sobre el transporte escolar, ha dicho que han encontrado problemas para recabar información. Esa información ¿quién la tiene?, ¿el Departamento de Educación? Se supone que la tiene el Departamento de Educación. ¿Qué problema hay en que quede usted con el señor Iribas y, en un rato, le pase los datos? No veo qué problema hay, la verdad, a no ser que no haya comunicación entre los departamentos.

Sobre la seguridad, es que nos ha dicho lo mismo porque el año pasado, casualmente, cuando estuvo usted aquí, había sucedido un terrible accidente con resultado de una persona muerta, y dijo: "Necesitamos tiempo para incluir en el plan las paradas porque hay que darles seguridad". En nuestro grupo, razonablemente, entendimos que nos parecía positivo lo que nos estaba proponiendo, pero no nos ha dado ninguna solución.

No sé, yo creo –ya lo hablamos también hace un año– que en el departamento conocerán el Reglamento 1370, de 2007, que es contundente en cuanto a las concesiones: no máximo de diez años. Y aquí nos está diciendo que se siguen alargando. Yo no sé si van a entrar ustedes en colisión con la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia pero estamos hablando de concesiones que llevan cuarenta y cinco y cincuenta años cuando Europa está diciendo que el máximo son diez. No sé yo, probablemente, los servicios técnicos del departamento digan que no, pero a nuestro grupo le surgen muchas dudas.

Poco más hay que decirle. Yo sí que ahora de verdad le digo, de corazón, porque entiendo que las quejas van a aumentar –han aumentado, están aumentando, al departamento le están llegando las quejas también, estoy convencido, porque a los grupos nos están llegando–, que si no pueden hacerlo ustedes, soliciten ayuda externa, vayan a otras comunidades, yo me pongo en disposición de ponerle en comunicación con la Diputada de Transportes de Gipuzkoa, donde se ha hecho un plan serio de movilidad sostenible y, de verdad, pienso que Navarra, los ciudadanos navarros, necesitamos ese plan de movilidad sostenible.

Si ustedes no son capaces de hacerlo, yo me comprometo a ponerles en comunicación con la Diputación de Gipuzkoa para que copien el modelo. Tampoco se les deberían caer los anillos por reconocer que hay gente que está haciendo las cosas de una manera diferente de la que las están haciendo ustedes. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Rubio. Señor Jiménez, cuando quiera, su turno.*

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *Mire, la lentitud, señor Consejero, que está teniendo su departamento, la verdad es que es un poco exasperante. Yo no sé si es desidia política, de verdad se lo digo, pero, desde luego, me parece de una inoperancia total. Da la sensación de que cuando le llamamos a usted... Es cierto que no le llamamos mucho, pero no porque lo que hace lo haga muy bien, sino porque da la sensación de que cuando viene usted aquí es como el Día de la marmota. Si usted se leyese las comparecencias de sus antecesores sobre estos mismos temas, vería que son los mismos discursos –en algunos casos, pueden ser hasta más brillantes– sobre los mismos temas: las mismas razones, las mismas excusas, las mismas justificaciones, los mismos planes. Oiga, ya está bien.*

Estamos hablando de dos planes que se presentaron al final de la legislatura pasada y, como usted bien ha dicho, el plan de movilidad sostenible, después de estar registrado y en calendario en este Parlamento, lo retiró el Gobierno, y el PITNA, igual. Y el Gobierno era el Gobierno de UPN, el Gobierno de su partido, y entran ustedes a la legislatura siguiente y nos vienen cuestionando hasta si merece la pena un plan de movilidad sostenible y si realmente hay razones que la justifiquen o no la justifiquen.

Oiga, pero, esto ¿qué es?, ¿estamos siempre retrocediendo sobre nosotros mismos? Léase, por

favor, las comparecencias de sus antecesores, tanto sobre el PITNA como sobre la movilidad sostenible, y verá cómo es exasperante tener que llamarles a ustedes, a pesar de haberles dado un año de plazo, para que nos vuelva a contar la película como si esto fuera el Día de la marmota. Oiga, en una legislatura entera, ¿el Gobierno no ha tenido capacidad de readecuar un plan, el PITNA, que ya lo trajo el propio Gobierno a iniciativa propia a este Parlamento, al final de la legislatura pasada? En una legislatura entera, ¿no ha tenido el Gobierno, su departamento, capacidad de adecuar un plan de movilidad sostenible que ya lo trajo al final de esa legislatura y cuando se iba a debatir en el Parlamento lo retiró?

Yo no me quiero meter, ni mucho menos, con los trabajadores, con los funcionarios del departamento, faltaría más; sí con los responsables políticos, porque muchos son los mismos. Entonces, los avales técnicos de esos responsables de los planes que trajo, por ejemplo, el Gobierno a final de la legislatura anterior, ¿qué pasa?, ¿los hicieron sin nada de lo que usted hoy dice que es imprescindible que se hagan? Entonces, a mí me consta que, por ejemplo, se hizo mucho trabajo en la legislatura pasada desde el departamento reuniéndose con los Alcaldes, con las zonas, para diseñar cuáles eran las necesidades de los circuitos de transporte de viajeros por las zonas, y se cerraron muchísimos acuerdos, y esos acuerdos se iban a contemplar en las nuevas concesiones. Claro que sí. Me consta. Y usted, ahora, nos vuelve a repetir la película una vez más.

Me consta que hubo planes, si no, no tenemos más que tirar del Diario de Sesiones, y ya me fastidiaría tener que acabar discutiendo con el Gobierno leyendo el Diario de Sesiones, y me consta que todo el proceso de consulta a las empresas, etcétera, está hecho desde hace mucho tiempo.

No podemos estar permanentemente repitiendo lo mismo para injustificar, porque no se puede justificar, que estando al final de la legislatura su departamento no haya sido capaz en este caso de presentar dos temas que eran y son importantes para esta Comunidad, como es el tema del PITNA, del plan de transporte de viajeros, y, además, todas las concesiones que están caducadas, que tienen treinta, cuarenta y cincuenta años de antigüedad y, por lo tanto, unos diseños absolutamente inadecuados para la Navarra del día de hoy y para las necesidades de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas y lo seguimos manteniendo exactamente igual porque primero se nos dijo que se iba a intentar y que en 2011 iban a salir y se iba a cumplir el plazo de caducidad de 2012, luego, se nos pidió una prórroga de dos años para adaptarnos a la normativa europea, etcétera, y para volver a hacer lo que usted nos ha dicho que va a volver a hacer, y se cumplen ya los dos años y ahora usted dice que quizá. Claro, usted ya no va a estar.

Imagínese solo una cosa, imagínese que cuando llegue el siguiente Consejero o Consejera de Fomento nos vuelva a decir que quiere volver a empezar de cero y que lo que ha dicho usted aquí, "pues, mire, como ya no está el que lo dijo y como yo soy nuevo y acabo de llegar…". Imagínese que quiere empezar otra vez de cero y cuestionar todo lo que se ha hecho. Podemos llegar al siglo XXV. Esa es la realidad. La realidad es que su departamento va a acabar toda una legislatura y, en este caso… Otro día hablaremos de otros, por ejemplo, que para modificar la Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo tenga que venir una iniciativa privada. Pero eso lo hablaremos otro día.

Hoy, sobre esto, una legislatura entera no ha servido y no han sido ustedes capaces de acabar lo que supuestamente sus antecesores de su propio Gobierno y de su propio partido le dejaron supuestamente liquidado. Me parece muy bien que se mejore, me parece justificado y, además, de agradecer que se pretenda mejorar, pero, oiga, una legislatura entera para irse sin hacer nada no justifica la eficiencia y la eficacia que se le debe exigir a todos o se nos debe exigir a todos los que cobramos del erario público. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Jiménez. Abrimos ahora una ronda de los grupos, empezando por Unión del Pueblo Navarro. Señora Castillo, cuando quiera.*

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: *Gracias, señor Presidente. Gracias también al señor Consejero y a las personas que le acompañan de su departamento. Nosotros entendemos que en una era como la actual, en la que hay continuos cambios en el terreno legislativo, en las exigencias que se dan de carácter técnico, etcétera, cambios que influyen notablemente en la regulación, porque la hacen muy difícil, porque la obsolescencia que se va dando en todas las situaciones que tienen que ver no solo con la movilidad, sino con cualquier otra cuestión que es característica de nuestra época y son los movimientos constantes, los cambios, etcétera, dificulta, sin duda alguna, la regulación.*

Sería muy fácil, probablemente, hacer una regulación vacía, hueca, aprobar un plan de movilidad que tuviera muchísimos deseos y muy pocas ataduras, que realmente se hiciera con motivaciones muy largas y que no atara lo fundamental, lo que queremos, que es tener en el futuro unos buenos planes de movilidad para Navarra. Entonces, no sabemos cómo será, la verdad, el plan que tienen en Gipuzkoa, ojalá sea un buen plan –se lo digo en serio, señor Rubio– pero, en muchos casos, cuando se va deprisa en estas cuestiones, lo

que se consigue es precisamente eso: que los planes de movilidad... (MURMULLOS) *No digo que sea malo, le he dicho que no lo conozco. Digo que cuando se va muy deprisa puede ocurrir que no se recojan todas las circunstancias que están aconsejando, en este caso al departamento, tener cierta prudencia a la hora de regular algo que se quiere que tenga el carácter de definitivo o, por lo menos, de constante en el tiempo.*

Para UPN, lo más importante en la situación de prórroga en la que nos encontramos son dos cosas: una de ellas, que la prórroga en sí sea legal, y lo es. Por mucho que usted hable del Tribunal en Defensa de la Competencia, está claro que la situación en la que se está funcionando en el régimen de cobertura de déficit que hay es una situación legal, y se pueden sembrar dudas pero las cuestiones son así: o son legales o no lo son, y a nosotros nos preocupa que sean legales y, en este caso, nos congratulamos de que esta situación sea legal.

Otra de las cuestiones que le preocupa a UPN es que el tiempo de prórroga o de trabajo, de recopilación, de recogida de datos, etcétera, de todo este tipo de cambios que se están dando, sea un tiempo productivo y esté justificado porque no se deje de trabajar y porque tenga una finalidad como la que se ha explicado, que es la de tener un trabajo bien hecho.

Nosotros, por lo tanto, creemos que ambas cuestiones han sido perfectamente justificadas en la comparecencia del señor Consejero y, además, no solo somos nosotros, y dirán que siempre estamos comparando pero, claro, cuando una situación, como decimos, cambiante, se está dando no solo en Navarra sino también en el resto de España, lo lógico será concluir que, efectivamente, no es una cuestión pacífica que lleve una regulación fácil.

No obstante, también nos alegramos de que la visión que se tiene desde el departamento con respecto a la movilidad no sea solo promover el plan de movilidad sin más o tener una ley de movilidad sostenible, sino que las diferentes políticas sectoriales, como ya se ha dicho, en las que se va a seguir trabajando, como son la reforma de la LOFTU, los diferentes elementos que se tienen que tener en cuenta, las nuevas reacciones de planes generales de las nuevas estrategias y modelo de ocupación del territorio.

Evidentemente, para nosotros, eso es lo fundamental, creemos que ahí está el quid porque la movilidad es una cuestión trasversal que afecta a la mayoría de las características de estas regulaciones que tienen en cuenta no solo el territorio, sino a las personas que en él conviven y para las que se está normativizando de una manera concreta y con tendencia, sobre todo, como hemos dicho, o en aras de tener una cierta vigencia a lo largo del tiempo y que sean utilizables durante bastante tiempo.

En esas cuestiones, nosotros estamos de acuerdo con el trabajo que se hace en el departamento y, por lo tanto, lo único que podemos hacer es esperar que esos estudios estén pronto concretados y que se pase incluso, como se ha dicho, a la normativas sectoriales y, fundamentalmente, que a finales de año, como se ha anunciado, contemos con una regulación de la movilidad que esté muy acorde con las circunstancias actuales dadas las exigencias que existen y los excesivos y lógicos cambios que se producen en situaciones como estas en las que todos estamos asistiendo a una movilidad dentro de la movilidad todavía más rápida desde que han tomado parte todos los medios tecnológicos y todas esas cuestiones que todos conocemos que hacen más difícil, como hemos, dicho la regulación. Muchísimas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Castillo. Por parte del grupo socialista, señora Esporrín, cuando quiera.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias, Presidente. Buenas tardes. Agradezco la información que nos ha trasladado el Consejero y le doy la bienvenida, como siempre. Diré que, efectivamente, si miramos en las propias hojas de información que el Gobierno de Navarra publica en su página web, la intervención que la señora Alba tuvo el 23 de febrero de 2011 es casi parecida a esta que hemos tenido hoy. Ya ella decía que el PITNA tiene como objetivo "aprovechar la oportunidad de 2012, año en que caducan las concesiones actuales, para redefinir, rediseñar...". Fíjese que a partir de 2012 ya se supone que caducaban las concesiones y han pasado ya no un año, como se decía, sino prácticamente dos, y el tema parece que todavía va para largo. Entre la publicación del Portal de Europa y demás, en definitiva, vemos que va a pasar la legislatura y mucho tiene que cambiar para que, efectivamente, se pueda hacer algo, con lo cual en esta materia tenemos que decir: legislatura perdida. Al menos, es la impresión que causa.*

Usted nos ha adelantado que parece que han tenido estas dificultades por la información de los autobuses escolares. Yo esto igual lo he entendido mal: ¿quizá usted, para hacer más rentables las líneas, pretende unir a los viajeros habituales con los escolares? ¿O no? ¿O esto es una conclusión que he sacado yo sin que sea así? Porque, si no, tampoco entiendo demasiado cómo puede interferir tanto un tema con el otro.

Luego, sí que queríamos recordarle que en este servicio público y el derecho a la movilidad que ya se ha dicho aquí que tiene la ciudadanía, también

tenemos que decir que no solo habrá que ver si las líneas son rentables económicamente sino que, efectivamente, sea un servicio adecuado a las necesidades de la población para que lo utilicen porque, de otra manera, si no se dan las frecuencias y las rutas adecuadas, la gente no cogerá este servicio porque, evidentemente, ahora mismo se ha detectado, aunque usted dice que no se han modificado las concesiones y todo esto, que ha habido modificaciones ya en algunas líneas de servicio.

Por ejemplo, se han modificado recorridos. Las personas que salen desde Lodosa hasta que llegan a Pamplona, pasan casi dos horas y media porque de ahí van hacia Tafalla y luego dan mucha vuelta por todos los pueblos. Ya cogen menos la autopista de lo que se utilizaba anteriormente, con lo cual, estas modificaciones se observaron desde que se unió Tafallesa con Conda y pasaron a ser Alsa. Ahí modificaron los recorridos, haciéndolos más tediosos para las personas que vienen de más lejos.

Otra cuestión que se ha detectado y yo creo que le tienen que dar solución, es cuando, por ejemplo, un autobús se avería o por lo que sea no puede salir, ahí se quedan las personas desde el punto de la mañana o desde el momento del día que corresponda, en la calle, esperando y nadie viene a informar ni se soluciona con una sustitución de autobús ni nada. Sencillamente, el autobús no pasa y no pasa, y da igual la prisa que tengas o la urgencia que tengas por ir a tu destino que no llegas en ese autobús. A eso también le tienen que dar una solución.

También lo que nos ha adelantado, la reducción de concesiones de treinta y ocho a catorce, evidentemente, no sabemos exactamente porque ha sido como un esbozo lo que nos ha hecho, pero nos parece que puede ser muy preocupante que, efectivamente, otra vez, las personas que utilizan este servicio, por unificar tanto, igual se vean perjudicados en los recorridos que se hagan y en los tiempos que utilicen para el desplazamiento.

En cuanto al plan de movilidad que nos ha adelantado, le diré que esa documentación última no viene en la información que nos ha facilitado, solo viene lo del PITNA, la última parte del plan de movilidad no está. A ver si nos la puede facilitar.

Nos parece muy bien que por fin estén pensando en carril bus porque ya se ha hablado de este tema aquí varias veces pero durante la legislatura anterior fue algo que pedimos reiteradamente porque imagino que donde fundamentalmente se pondrá es en las grandes ciudades y, desde luego, en Pamplona, no hay manera. Imagino y espero que usted, antes de marcharse, convenza a los del departamento para que vayan pensando en esta cuestión porque no hay manera, tienen la mente muy cerrada en ese tema y no hay manera de que pongan ni un centímetro más de carril bus. Por lo tanto, es otra cuestión que tendremos que solucionar.

En definitiva, como he dicho al principio, nos parece que ha sido una legislatura perdida, que no se ha hecho nada. No digo que ustedes no hayan trabajado internamente, que parece que sí, pero digo externamente y cuestión que se pueda trasladar a una mejora del servicio, que es lo que las personas están esperando. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Esporrín. Por parte del grupo Popular, cuando quiera, tiene la palabra.*

SRA. ZARRANZ ERREA: *Gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías. Buenas tardes, señor Consejero, y equipo que le acompaña. Muchas gracias por las explicaciones que nos ha dado y gracias también por el trabajo que se está desarrollando en este tema.*

Este es un tema muy complejo, de mucho calado, desde luego, nosotros así lo entendemos, y se agradece también especialmente el esfuerzo de los técnicos del departamento que están trabajando en ello y creemos, insisto, que es un tema complejo y de calado que no hay que tratar a la ligera.

Entendemos que se produzcan a veces retrasos por hacer las cosas bien y en profundidad, aunque es cierto que quizá nos estamos retrasando demasiado porque ha dicho usted que para septiembre de 2015 estarían listas las siete primeras concesiones, pero para marzo de 2016 las demás, o sea que estamos hablando ya no solamente de un año, sino de año y medio para que salga el conjunto de las concesiones. A nuestro modo de ver, quizá sea demasiado.

Quizá porque yo habitualmente no estoy en esta Comisión pero sí en la de Educación, me ha llamado la atención especialmente el tema del transporte escolar. Es uno de los temas que más tratamos en la Comisión de Educación habitualmente, este es uno de los mayores ejemplos de e la necesidad de la transversalidad entre los departamentos; aquí se ve porque, realmente, es la primera noticia, por lo menos, que yo tengo, de estas dificultades sobre los diferentes criterios de transporte escolar con respecto al transporte de viajaros habitual y demás e, insisto, en un tema del que hablamos habitualmente en la Comisión de Educación.

Yo también creo, o me ha parecido entender, igual que a la señora Esporrín, que hablaba usted de buscarle rentabilidad o viabilidad especialmente al transporte escolar y que esa es una de las dificultades con las que se han encontrado. Quizá no sea uno de los aspectos más importantes para esta cuestión porque estamos hablando de un servicio muy necesario para muchos alumnos y alumnas de nuestra Comunidad que tienen que despla-

zarse obligatoriamente porque no pueden estudiar en su pueblo porque no hay escuela.

En cualquier caso, nosotros, vuelvo a decir, agradecemos la información que nos ha trasladado, la estudiaremos con más atención. También, igual que la señora Esporrín, si nos puede dar el resto de información sobre la movilidad sostenible, se lo agradeceríamos. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Zarranz. Por Izquierda-Ezkerra, cuando quiera, señora De Simón. Adelante.*

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: *Gracias, señor Presidente, eskerrik asko. Arratsalde on, buenas tardes. Muchas gracias, señor Zarraluqui, por las explicaciones que nos ha dado. Yo saco como conclusión que el PITNA es aún un amago de plan y sigo sin encontrar una respuesta: ¿hasta cuándo va a ser un amago de plan? Porque esta ha sido una legislatura de tránsito, pero es que la legislatura pasada también fue una legislatura de tránsito y, claro, cuando le oía a la señora Castillo hablar de la obsolescencia –no sé si es programada o no–, parece ser que este plan debe estar obsoleto porque hay que actualizar, y tuvo que actualizar el de la legislatura pasada. A este le va a pasar lo mismo. No sé qué futuro tiene, que en la próxima legislatura haya un equipo que aborde esta situación pero, vamos, yo no creo que esto pueda ser una justificación porque, si no fue posible porque es muy complicado la legislatura pasada y tampoco ha sido esta, me imagino que la siguiente…*

Yo también creo que es una cuestión de voluntad política y lo que está claro es que el PITNA pasa a la próxima legislatura, eso es lo que está claro; las fechas las ha dado usted.

En cuanto a lo que han trabajado y desarrollado respecto a este plan, a mí también me ha llamado la atención todo lo relativo al transporte escolar. Yo no sé si es porque ustedes o su departamento no han podido acceder a la información que tiene el Departamento de Educación o es que esa información o ese control sobre el transporte escolar no existe o no está bien documentado. Me gustaría que me contestara a esta cuestión.

También me ha llamado la atención cuando ha puesto en cuestión mantener unas líneas o no en función de la ocupación. Yo entiendo que este es un servicio público y las ganancias de algunas líneas tendrían que ir para cubrir las líneas que no son rentables. Es decir, que como servicio público no necesariamente tiene que ofrecer en todas sus líneas una rentabilidad económica. Si fuera así, habría una parte de la ciudadanía que no podría tener acceso a estos servicios.

Y claro, también me ha llamado la atención el tema de las concesiones caducadas. Sí que ha dado usted unas fechas, pero me sigue llamando la atención que cueste tanto tiempo elaborar unos pliegos de condiciones para sacar esto a concurso.

Respecto al plan de movilidad sostenible, más de lo mismo, pasa a la siguiente legislatura, se queda en el aire. Sí, ahí está el transporte por ferrocarril, de momento de mercancías, aquí no hay nada nuevo, cero otra vez en esta legislatura. Sobre la bicicleta las cosas están como están, más bien patas arriba, poco carril bici en las ciudades y problemas en las aceras, y con la planificación urbanística, lo mismo. Quiero decir que, en fin, habrá que esperar a la próxima legislatura ya que parece ser que su departamento no ha sido capaz, por lo que sea, igual tiene usted todos los motivos justificables del mundo, de abordar esta cuestión. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora De Simón. Para responder a las reflexiones, aportaciones, preguntas y cuestiones que los grupos han dejado encima de la mesa, tiene nuevamente la palabra el señor Consejero. Cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Muchas gracias, señor Presidente. Empezaré, como suelo acostumbrar en estas réplicas, haciendo algunas precisiones. La legislatura pasada no se presentó un plan de movilidad sostenible. Usted, a quien tanto le gusta mirar para atrás y dice que consulta –no sé qué consulta– verá que fue un proyecto de ley, no un plan de movilidad sostenible. Léaselo bien porque luego se equivoca, dice las cosas mal y entonces, ya empezamos mal con el tema.* (MURMULLOS) *Es mi turno y es una ley lo que se presentó la legislatura pasada.*

Los planes de movilidad sostenible normalmente se realizan en el ámbito local, cosa que debería usted saber ya a estas alturas de la película pero, bueno, ya se lo digo, se hacen en el ámbito local, que es donde se puede actuar, se actúa localmente, y, por lo tanto, son intrínsecamente planes locales. Eso también para su información y, si no, consulte, que existe información en internet abundantísima a este respecto.

Evidentemente, ¿qué le voy a decir de las mercancías? Las mercancías no son competencia del Gobierno de Navarra. El Gobierno de Navarra no tiene competencias en temas de mercancías ferroviarias, como usted estaba mencionando. No tiene, es competencia del Estado, señora De Simón. Esto también es una cosa básica. Y ya no le quiero contar de bicicleta, competencias de la bicicleta no ha habido nunca, es una cosa nueva.

Hechas estas precisiones, ya que ustedes hablan tanto de tiempo... (MURMULLOS)

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Por favor, señor Jiménez, es el turno del señor Consejero. Discúlpeme, señor Jiménez. Después, si quiere hacer usted alguna aclaración en privado o abrir o pedir el turno que le correspondería, y yo sería generoso si es cuestión de que abramos turno, a su debido momento. Gracias, señor Jiménez. Señor Consejero, cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Gracias, señor Presidente. Vamos a ver, Navarra no tiene competencias en la bicicleta; no existe jurídicamente "competencias en la bicicleta". No sé dónde lo ha visto usted, pero eso no existe. Por lo tanto, se puede hacer lo que usted quiera. El plan de la motocicleta de 125. ¿Qué es eso? Seamos serios y hablemos de las cosas serias.*

Ustedes hablan de tiempo y, efectivamente, hemos sobrepasado el tiempo que preveíamos. Porque no es un tiempo que nos hubieran dado ustedes, en absoluto. Aquí el Gobierno de Navarra –no en esta legislatura–, hizo una prórroga –en lo que a mí me corresponde– de dos años, prórroga que estaba legalmente amparada. Eso se ha acabado y, efectivamente, ahora estamos en una situación de impasse*, de limbo normativo o jurídico en el que están las concesiones que pueden seguir funcionando y que no es deseable, pero se les van a seguir pagando los déficits tal y como se les venían pagando hasta este momento.*

Pero, más allá de eso, yo quisiera hacer aquí una reflexión. A ustedes les preocupa mucho el plazo y a mí me preocupa mucho la calidad de lo que vayamos a aprobar. ¿Es que queremos hacer unas concesiones para diez años que no estén bien diseñadas? Porque yo, desde luego, no he analizado técnicamente el plan, no tengo capacidad, yo no soy técnico de transporte, yo hablo por lo que me cuentan mis técnicos y no les satisfacía ese plan, no les parecía el adecuado. De hecho, mi antecesor en el cargo tampoco procedió a sacar ninguna concesión; es más, intentó completar en plan y sus deficiencias e incluso hizo una reflexión desde el punto de vista económico que tampoco le llevó a ningún sitio y es que en esas estamos. Partíamos de un plan que yo creo que tenía deficiencias.

Lo que estamos intentando, puesto que vamos a producir concesiones para diez años, es hacer algo que sea útil, correcto, y que satisfaga las demandas de nuestros ciudadanos.

Por lo tanto, si nos tenemos que tomar un tiempo más, habrá que tomárselo porque yo creo que lo que no tiene sentido es hacer las cosas con prisa simplemente por cumplir y acabar. No tiene sentido "andar como pollo sin cabeza", que le digo siempre al señor Jiménez. A veces hay que parar para afilar el hacha antes de cortar los árboles, hay que parar a reflexionar: ¿por dónde vamos?, ¿vamos bien o vamos mal? ¿Este es el camino o no es el camino? Para nosotros, esto es una experiencia novedosa. ¿Por qué? porque esto no se había producido como reflexión técnica y trabajo técnico dentro del departamento.

Nosotros tenemos un servicio de transporte que básicamente está y siempre ha estado dedicado a la tramitación de expedientes, no a la planificación. No existe eso. Y ahora estamos cogiendo esos mismos recursos e intentando que trabajen, y están trabajando bien, pero estamos teniendo esas dificultades lógicas de empezar un trabajo que no se ha hecho nunca. Hemos aprendido bastante a lo largo de este año y yo creo que, a partir de ahora, las cosas van a ir bastante mejor.

Usted, señor Rubio, me ha comentado el caso de Gipuzkoa. Sí que lo conocemos y, de hecho, los técnicos han estado allá, y han estado en Asturias y en Andalucía. Cómo no, hemos ido a ver lo que ya se había hecho, y he de coincidir con ustedes en que el plan de Gipuzkoa es ejemplar, probablemente lo mejor que hay en España en este momento. También es verdad que hay que decirles que no lo empezaron ustedes, que venía de la legislatura pasada, que lleva unos cuantos años de elaboración y de maduración. Por otro lado, por supuesto que no plantea la integración del transporte escolar y el transporte de viajaros. ¿Por qué no lo plantea? Por dificultades administrativas, porque el transporte escolar pertenece al Gobierno y el transporte de viajeros pertenece a la Diputación y ahí, señores, ya entramos en ciertos conflictos de intereses.

Por otro lado, claro, es que la estructura poblacional de Gipuzkoa no tiene nada que ver con la nuestra, nosotros tenemos una comunidad muy complicada para prestar ese servicio. En Gipuzkoa, tienen doscientos sesenta habitantes por kilómetro cuadrado, nosotros sesenta. Tienen unos núcleos de población enormes para lo que tenemos nosotros. Allí el transporte se puede plantear, además en un tamaño mucho más reducido que el nuestro; es bastante más fácil geográfica y poblacionalmente plantear una cosa de estas que en Navarra, donde hay una dispersión poblacional enorme y municipios muy pequeñitos, por lo tanto, hay que presentar las cosas con mucha cabeza y midiendo mucho la viabilidad de lo que estamos planteando.

Usted planteaba, señora Esporrín, la rentabilidad de esta cuestión, y creo que usted también, señora De Simón: "a ver, esto es un servicio público y hay que prestarlo". Precisamente es lo que estamos intentando hacer, agrupar líneas zonalmente para que las más rentables financien las menos rentables. Ese es nuestro ejercicio; es un ejercicio que tiene la complejidad de lo que he

comentado antes poblacionalmente pero va dirigido a eso.

¿Y por qué hacemos la integración escolar? Pues sobre todo por mejorar el servicio, porque el transporte escolar es mucho más filiforme que el transporte de viajeros, llega a prácticamente todos los sitios y muchas veces vuelve de vacío o va medio lleno, y a nosotros eso nos parece un desperdicio, incluso ambientalmente, creemos que hay que aprovechar esos viajes de vacío, ¿cómo no? Si puede subirse gente en esos autobuses que han cogido unos niños o han dejado unos años y vuelve, ¿por qué no se puede hacer? Hagámoslo. ¿No es razonable hacerlo? Yo creo que sí. Eso es un ejercicio que tiene su cierta complicación.

Decían ustedes que se reúnan los Consejeros y se pasen los datos de Educación. Hombre, señor Rubio, como chiste, vale, pero es que no es un problema de que el señor Consejero de Educación me pase unas notas en el Consejo de Gobierno; es un problema de coherencia de datos. Los datos, tal como los tenemos estructurados nosotros en viajeros, por la propia característica natural de lo que controlamos, no son iguales, los de Educación no están estructurados de la misma forma. Por lo tanto, hay que volver a analizar esos datos, volver a sacar lo que a nosotros nos interesa para ver la viabilidad de las concesiones e integrarlo en nuestro sistema, y eso lleva tiempo porque el transporte escolar, para empezar, es mucho mayor en términos de difusión que el transporte de viajeros. Por lo tanto, lleva un cierto tiempo.

Si el señor Consejero anterior a mí estuvo un año haciendo la base de datos de viajeros, que hayamos tardado un año para incorporar los datos de escolar también está dentro de lo razonable, ¿no?

Yo creo que, efectivamente, el tiempo corre –como se dice en latín, tempus fugit*– y corre que se las pela y, evidentemente, esta salida de concesiones va a pasar a la siguiente legislatura. ¿Eso es un fracaso?, ¿quiere decir que vamos a empezar de cero, como ha comentado algún Parlamentario aquí? Hombre, yo creo que no. Yo, desde luego, espero seguir la próxima legislatura, por si acaso le he ofrecido a la Presidenta seguir, porque confió en que sigamos, además. Tengo ese optimismo con el cual hay que hacer esta actividad porque, si no, no estaríamos ninguno aquí seguramente.*

Yo creo que ese trabajo va a quedar allá y va a ser un trabajo fructífero y va a servir para la siguiente legislatura porque se está trabajando muy en serio, y aquí no hay cuestiones de ideología, es una cuestión de puro trabajo técnico. Yo no intervengo en esta materia, simplemente controlo los trabajos, me van contando lo que se va haciendo, tenemos reuniones semanales y veo cómo va evolucionando y veo los problemas que hay y son problemas importantes.

Evidentemente, si dispusiéramos de más recursos económicos, la cosa iría mejor y, de hecho, ese era nuestro plan original cuando planteamos, desde el principio de legislatura prácticamente, con la Mancomunidad, intentar equilibrar los gastos de transporte entre Mancomunidad y transporte de viajeros en el resto de Navarra. Dijimos: vamos a reducir un poco aquí, vamos a contener este gasto que se está disparando y vamos a pasar ese gasto que estamos conteniendo, los futuros crecimientos, al transporte de viajeros porque había un desequilibrio evidentísimo.

Si en un sitio gastábamos siete y medio, en el otro estamos gastando uno y medio. Eso no tiene ningún sentido. La salida a todo esto ha sido que tenemos que gastar tres millones más en el transporte de la comarca de Pamplona. La salida a esto ha sido que tenemos no un déficit máximo, sino un déficit mínimo. El déficit puede ser el cien por cien, según la ley que está aprobada, una cosa maravillosa, evidentemente, y muy coherente con los tiempos. Eso es lo que tenemos ahora mismo aprobado.

Sin embargo, el dinero no crece, va de un lado a otro, se traslada de una partida a otra y cuando aumente, porque aumentan todos los impuestos, aumentará. Ahora es el que es, es limitado, por su propia naturaleza –eso lo podrá decir el señor Longas perfectamente– y, por lo tanto, como es limitado, es un bien escaso, hay que aplicarlo de la mejor manera. Si ustedes quieren que se aplique al transporte de la comarca de Pamplona como parece que quieren, ya está conseguido. Aquí tendremos menos recursos. Evidentemente, no vamos a quedarnos con esto y vamos a sacar recursos de otras partidas para meter aquí, pero, realmente, es un contratiempo enorme que estoy convencido de que, gobierne quien gobierne la legislatura que viene, lo cambiará. Gobierne quien gobierne, porque esto no tiene ni pies ni cabeza.

Por hablar de otras cosas, fallos mecánicos, averías: evidentemente, estas cosas mejorarían con un control que ahora no tenemos de los autobuses. No tenemos puestos aparatos para hacer el seguimiento, que es lo que queremos hacer, no podemos informar a los viajeros en tiempo real, a través del móvil, que este autobús está… No podemos, no existe eso, y es lo que queremos implantar, esa es una de las ventajas.

El carril bus de Pamplona es una cosa de Pamplona. Me dice: "convenza a los de Pamplona". Bueno, que su grupo convenza al Alcalde, que ahí están junto a él todo el día. ¿Qué quiere que le diga? Eso es una cosa que ustedes, dentro del seno municipal, deberán pactar, convenir y conseguir.

No son ajenos, porque, para empezar, en el Ayuntamiento de Pamplona, el actual grupo municipal de UPN no tiene la mayoría, por lo tanto, bien fácil lo tienen para hacerlo.

No sé si me dejo alguna cosa, yo creo que he tocado más o menos todas las cuestiones que querían. Simplemente, les reitero que tenemos una Comunidad en la cual es difícil –por resumir– plantear un plan de estos con criterios de racionalidad, que impliquen una mejora del servicio y que no cuesten lo que no podemos pagar. Es muy difícil, porque podíamos haber aprobado el PITNA y no estaríamos aquí, estaría muy bien, no estaríamos aquí discutiendo, pero luego estarían ustedes quejándose de que vaya castaña de concesiones, que lo que nos cuesta…

Sinceramente, creo que merece la pena la reflexión. Ahí va a quedar la tarea, no se va a empezar de cero, la tarea está para quien lo vaya a seguir –esperemos que seamos nosotros–, la tarea va a estar ahí hecha y, desde luego, los tiempos que estamos planteando yo creo que se van a alcanzar con toda seguridad. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Vamos a hacer…*

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *Señor Presidente, aunque sea cortico, ¿se puede abrir un segundo turno?*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Sí, abro el turno por completo. Voy a ser generoso y espero que ustedes lo sean también en esta segunda intervención. Señor Jiménez, por si ha quedado alguna duda, tiene la palabra. Adelante.*

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *Creo que merece la pena extender un poco este debate, poco tiempo por mi parte al menos, y no es que este Parlamentario tenga dificultades en el cuerpo a cuerpo dialéctico ni en encajar cuando se me dan bien dadas. Lo que pasa es que utilizar elementos que no son, no me parece lo más adecuado, señor Consejero.*

Yo entiendo que, cuando se entra en un departamento se tienen que encontrar montones de papeles, pero da la sensación de que el Consejero no se los ha leído todos porque, por ejemplo, en el tema de la bicicleta, que cuestiona el tema de las competencias, existe un plan de la bicicleta elaborado por el Gobierno de Navarra que simplemente se metió en el cajón porque costaba 50 millones de euros implantarlo completamente. ¿Cómo no va existir un plan de la bicicleta?

Y ya sabíamos que no era un plan; un plan era el PITNA y una ley del Gobierno, un proyecto de ley es lo que trajo y, justo dos días antes de que se debatiese en el último Pleno de la legislatura, el Gobierno comunicó a este Parlamento que retiraba el plan de movilidad sostenible. El plan no, perdón, la ley, el proyecto de ley. Si es que lo defendía yo. ¿Me está diciendo que me he equivocado y le he llamado "plan" en vez de "proyecto de ley"? ¿Y? Pues peor todavía para usted porque existía un proyecto de ley.

A mí me da igual que la señora Barcina, señora Presidenta del Gobierno, le vuelva a designar a usted Consejero. A mí, personalmente, lo que menos me gustaría en el desempeño de mi cargo es que acabase y la gente pudiese llegar a la conclusión de que había sido prescindible. A mí, defender mis posiciones, incluso equivocarme, me molesta menos, pero que se llegue a la conclusión de que podría haber sido prescindible… Si le quieren renovar, que le renueven. Allá el Gobierno que le ha elegido y el que le puede volver a renovar si está en esas posibilidades.

Pero el problema de usted y de su departamento es que, en el haber, no sé cómo va a llenar la mochila. Eso es un problema, y por eso se lo digo.

Y acabo con otro tema. Usted nos ha recordado y nos ha echado en cara una vez más que si gastamos todo el dinero en financiar el transporte de la comarca de Pamplona no tendremos dinero para financiar el resto del transporte público de viajeros del resto de Navarra. Eso no se le olvida, ya sabemos las diferencias que hay entre usted y nosotros, claro, como hay diferencias en muchas otras formas de gastar el dinero público, faltaría más. Pero se le ha olvidado, por ejemplo, que en la misma ley hay otro artículo que dice que en el plazo de un año el Gobierno de Navarra, es decir, usted, tiene que elaborar un PSIS que obliga al Ayuntamiento de Pamplona a aplicar los carriles bus.

No sé a cuenta de qué debate entre la portavoz del Partido Socialista y el Consejero. ¿O es que el Consejero no conoce la ley que aprobamos hace tres meses, que dice que en el plazo de un año tiene que elaborar un PSIS para implantar el tema de la mejora urbanística para la velocidad de servicio, los obstáculos, las prioridades semafóricas, carril bus, etcétera? Evidentemente, me imagino que al señor Consejero no se le ha olvidado porque, si no, estamos en un dialogo, como se dice amistosamente, de besugos. Gracias.

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

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Muy bien. Dice usted que usted no rehúye el cuerpo a cuerpo y me parece muy bien; yo tampoco lo voy a hacer.*

Vamos a ver, quizá estamos refiriéndonos aquí a cosas diferentes. Yo me he referido a que no tenemos competencias en bicicleta –creo que he sido bastante concreto–, no que no podamos hacer carriles bici, si algún día se nos ocurre la brillante idea de hacerlos, fuera de los ámbitos municipa-

les, a quienes realmente les corresponden estas cosas. Yo no voy a criticar ese plan que no se aprobó. Ni lo conocía, además, y, ciertamente, yo puedo compartir parte de su filosofía.

En su momento, yo propuse a quien correspondían las competencias que en las carreteras que se construyeran en Navarra se previeran vías para bicicletas paralelas mientras se construían las carreteras, que creo que es una buena forma de hacerlo, porque ya que se expropia, se expropia una banda más, ya se integra en el diseño y se hacen cosas de estas, pero dentro de la política de construcción de carreteras. Me habría parecido bastante más razonable que coger y decir: "ahora hacemos no sé cuántos carriles bici por toda Navarra". Bueno, eso se puede hacer, como se han hecho las vías verdes de Plazaola o de Bidasoa o ahora que parece que se quiere recuperar la del Irati.

Dice usted que no me gustaría que dijeran que yo era prescindible. Bueno, de imprescindibles están llenos los cementerios. Aquí imprescindible no hay nadie. Por lo tanto, prescindibles somos todos: usted y yo, por supuesto, los primeros, porque imprescindible no hay nadie. Alguien vendrá, y ojalá, que lo haga mejor que nosotros, porque eso querrá decir que nuestros ciudadanos se benefician del tema.

Para conocer y poder comentar las cuestiones de lo que se ha hecho o se ha dejado de hacer en el departamento, hay que conocer también un poco el escenario presupuestario en el que nos hemos movido. Este es un departamento inversor que, lógicamente, porque no ha habido posibilidades económicas, no ha podido hacer más de lo que normalmente venía haciendo, pero con eso ya partíamos, hemos tenido que hacer otras cosas que hemos llevado a cabo.

En cuanto a lo que usted me comentaba del PSIS, de carriles bus, léase bien la ley, dice: "se elaborará". No dice: "El Gobierno elaborará" la ley. "Para obligar al Ayuntamiento de Pamplona". Me ha gustado esa expresión. Ustedes, que tanto claman contra los PSIS porque obligan a los municipios, que han llevado iniciativas al Parlamento porque esto era un abuso a los municipios, ¿ahora usted se permite decir aquí que lo que pretende es el que el Gobierno obligue al mayor Ayuntamiento de Navarra a hacer algo contra su voluntad? Me parece fatal, usted no es nada coherente. O sea, para unas cosas sí y para otras cosas no. Para hacer el centro de la Universidad de Navarra, entonces no, para hacer carriles buses que el Ayuntamiento no quiere, entonces, como a mí me gustan, sí. Oiga, o sí, o no, o todo lo contrario, ¿no? ¿O qué?

En cualquier caso, la ley dice: "se elaborará". Yo he de suponer, y así lo supongo, que quien querrá plantear en su momento, y es lógico que así sea, y lo puede hacer perfectamente, es la propia Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, porque ¿nosotros cómo vamos a entrar en esa materia? ¿Con qué partimos? ¿Quiénes somos nosotros para decir los carriles buses que tiene que haber o tiene que dejar de haber? Oiga, mire, en la planificación del transporte urbano comarcal –léase la ley–, hemos sido desplazados absolutamente, no tenemos nada que decir técnicamente porque ustedes nos han quitado todas las competencias a ese respecto. Todas.

Por lo tanto, si no somos competentes para decir nada técnicamente en el transporte urbano de la comarca de Pamplona, como ustedes querían –ustedes y los Gobiernos que nos sigan, salvo que se cambie esto– tampoco nos pida que nosotros promovamos una infraestructura que tiene que ver con el transporte urbano de la comarca de Pamplona; cosa más ilógica no puede haber. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Los demás grupos tienen la posibilidad de intervenir. Entiendo que no lo van a hacer. Muy bien. Muchas gracias. Suspendemos la sesión durante dos minutos y continuaremos después con la moción que tenemos que debatir y votar. Muchas gracias. Se suspende la sesión.*

(Se suspende la sesión a las 17 horas y 55 minutos.)

(Se reanuda la sesión a las 17 horas y 57 minutos.)

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a paralizar el expediente sobre el traslado del Colegio de Salesianos hasta que se firme acuerdo de financiación a coste cero para las arcas públicas, presentada por el Ilmo. Sr. D. Txema Mauleón Echeverría.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Reanudamos la sesión, señorías, para abordar el segundo punto del orden del día, que es una moción presentada por el grupo Izquierda-Ezkerra, por la que se insta al Gobierno de Navarra a paralizar el expediente sobre el traslado del colegio de Salesianos hasta que se firme acuerdo de financiación a coste cero para las arcas públicas. Para la defensa de la moción tiene la palabra, en este caso, la señora De Simón. Cuando quiera.*

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: *Gracias, señor Presidente. Buenas tardes de nuevo. Esta moción pretende que este Parlamento se posicione contra la operación de Salesianos en este momento, es decir, que se posicione a favor de anular esta operación porque entendemos que no hay garantías de coste cero para las arcas públicas.*

Tenemos muchísimas dudas en este tema, las mismas dudas que teníamos ya hacia el año 2010-2011, y las voy a mencionar. Una de las dudas es si la venta de este centro, del colegio antiguo, será suficiente para costear el nuevo edificio de Salesianos. Si no es así, ¿quién lo va a pagar? ¿Va a haber alguna inversión extra pública o no? Por otro lado, tampoco queda claro, no se sabe aún si va a ser una venta o va a ser una permuta de terrenos, lo cual cambia muchísimo el escenario.

En segundo lugar, se desconocen los plazos respecto al adelanto de los fondos públicos, que va a ser un adelanto importante, si va a haber que pedir un préstamo, si no, y la repercusión que pueda tener este adelanto de dinero, esta financiación pública en el déficit público.

Luego hay una pregunta, y es cuándo comenzará a haber ingresos, en qué momento Nasuvinsa, como empresa pública, tendrá esos ingresos que se prometen y en qué momento se comenzarán a recibir.

Aquí hay un problema con Nasuvinsa que a nosotros nos parece muy gordo. Estamos hablando de una empresa pública que se hace cargo de un anticipo y de una compra sin ninguna garantía cuando, además, el sentido de la misma es la promoción de suelo industrial, no es el caso, o la promoción de vivienda pública, que tampoco es el caso.

Por otro lado, vemos que hay un riesgo muy importante en esta operación porque es pura especulación. El Gobierno de Navarra se pone a especular con el suelo y, además, con unas viviendas de lujo que, por cierto, no va a cumplir ese 50 por ciento que se tiene que cumplir en relación con el número de viviendas que tienen que ser protegidas porque ha habido una recalificación de los terrenos. En todo caso, es una especulación pura y dura pero, como decía, con muchos riesgos.

Hay muchos riesgos porque hay una caída en picado de la adquisición de viviendas nuevas, hay viviendas vacías a montón y en este momento esas viviendas de lujo que se supone que se van a construir son una quimera, ni siquiera están proyectadas en este momento.

Decía el señor Sanz cuando era Presidente del Gobierno y cuando avaló esta operación que aquí salíamos beneficiados todos. La pregunta es: ¿de dónde va a salir ese dinero que va a suponer una ganancia para las arcas públicas y una ganancia también, se supone, para Salesianos?

Antes de construir las viviendas, como decía antes, todavía queda por tramitar el proyecto urbanístico, un plan parcial. Esto es muchísimo tiempo y hay un montón de dinero por ahí volando.

Voy a añadir otros dos argumentos. Uno que vemos nosotros muy claro es que se paga dos veces. Pagamos cuando se compra ese terreno o se permuta, que no sabemos qué se va a hacer, y se vuelve a pagar en todo el proceso, en toda la construcción. No queda muy claro qué va a pasar.

El último argumento, que no tiene que ver con el Gobierno, bueno, tiene que ver algo, pero es más bien respecto al papel que hace esta escuela de formación profesional en esa zona. Nosotros creemos que sustituirla por viviendas va a quitar vida a una zona que ahora se ve plagada de estudiantes que entran, que salen y que deambulan por ahí. Por cierto, son estudiantes que acuden mayoritariamente andando, cosa que no podrían hacer trasladándose a Sarriguren. Nosotros veíamos más viable una reconstrucción.

En todo caso, dejando este último punto aparte, insisto, en este momento no hay ninguna garantía de que este proyecto pueda no costar nada, tenga un coste cero para las arcas públicas, y hasta el momento no hay ninguna definición ni ninguna concreción de cómo se va a financiar, cuáles son los sistemas de financiación y ni siquiera sabemos, ni siquiera tenemos en la mesa el proyecto de viviendas que se van a construir. Por lo tanto, hago un llamamiento a los grupos parlamentarios para que voten a favor de esta moción. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora De Simón. Abriremos a continuación un turno a favor y otro en contra de la iniciativa. En el turno a favor, ¿grupos que van a intervenir? Por parte de Bildu Nafarroa, señor Rubio, cuando quiera tiene la palabra.*

SR. RUBIO MARTÍNEZ: *Intervendré muy brevemente porque yo creo en la exposición de motivos y con la introducción que ha hecho la portavoz que me ha precedido queda bastante claro. Yo creo que el punto 2 sería la clave de esta cuestión: ¿cuánto nos va a costar este pelotazo urbanístico a los navarros?*

No voy a hablar mucho porque se nos está vendiendo humo y para humo, el local que hay en esta misma calle Leyre. Ahí lo tienen, se está diciendo que se van a construir viviendas de lujo. Sobre esto, no hay más que irse a unos años atrás y nos decían lo mismo. Hay gente, parece ser que el Gobierno de Navarra entre ellos, que piensa que esto no ha cambiado, que piensa que esto sigue siendo poco menos que Hollywood y que sigue pensando que se van a producir pelotazos.

Evidentemente, los perjudicados, los paganos de estos pelotazos siempre somos los ciudadanos y las arcas públicas. Como entendemos que no se dan las mínimas garantías, ni el Gobierno nos las da ni la situación económica y urbanística e inmobiliaria nos da las mínimas garantías de que esto no va a ser otra más de las que va a dejar en el debe UPN cuando salga del Gobierno de Navarra,

desde luego, vamos a apoyar la moción en su integridad. Muchas gracias.

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

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *Tendríamos que dar por buena la propuesta de Izquierda-Ezkerra en el sentido de que todo el tema del traslado de Salesianos no nos cueste dinero público, aunque parece poco, incluso, no por lo que ocurrió al inicio de todo este procedimiento, que alguna vez lo he comentado, que es cuando esto lo iba a hacer un constructor privado que para animarnos a apoyarle en el Parlamento nos decía: "Aquí van a sobrar cinco mil millones –eran pesetas en aquel tiempo– y si va adelante podemos hablar todos". Fíjense en todo lo que iba a sobrar, no entre los que nos ofrecía sino a las arcas públicas que bien le hubiesen venido. ¡Qué tiempos aquellos!*

En cualquier caso, que no nos cueste está bien, pero, ¿por qué renunciar? El Consejero decía el otro día en el tema del traslado de Salesianos que no solamente se iba a recuperar todo el dinero sino que, además, Nasuvinsa iba a prestar todos los servicios técnicos y los iba a cobrar. Y como empresa pública, pero empresa, cobrará también el 10 por ciento de beneficio industrial. Espero que no quedemos a cero, sino que también tengamos el beneficio que nos corresponde por la prestación de esos servicios. Parece, por lo menos, lo más lógico.

Dicho esto en plan un poco jocoso, bien está que nos quedemos como estamos, que es lo que dice la moción de Izquierda-Ezkerra, porque se sabe cómo va a empezar esto pero ya veremos cómo acaba, y la verdad es que no pinta muy bien.

Todos y todas somos conscientes de que esto no pinta muy bien. Se sabe cómo va a empezar, que es comprometiendo los gastos, adelantando los gastos, hipotecando la capacidad y margen de maniobra que tiene Nasuvinsa para abordar sus otras obligaciones, y esto puede acabar como el cuento de la lechera, y es que como se caiga la jarra, ya veremos en qué queda la película. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Jiménez. ¿Más intervenciones en el turno a favor? Abrimos, entonces, un turno en contra. ¿Grupos que vayan a intervenir? Por parte de UPN, señora Castillo, cuando quiera tiene la palabra.*

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: *Gracias, señor Presidente. También intervendré muy brevemente. Esto parece ser una cuestión de fe pero, desde luego, para ustedes, y con lo que dicen de que esto empieza de una manera y terminará de otra, desde luego, como no terminará es si se siguen poniendo sombras, poniendo dudas como se hizo con Donapea y con los centros de investigación de la Universidad de Navarra, que ya no están aquí. Y, desde luego, no han terminado aquí ni han valido para nada las valoraciones ni nada de nada.*

Eso es, en definitiva, lo que creemos que ustedes quieren, que ocurra prácticamente lo mismo con Salesianos, es decir, que sigan teniendo que estar ahí, que no aumenten sus perspectivas de crecer en la Formación Profesional. Para nosotros, eso es fundamental.

Además, creemos que la recuperación que se puede dar en el casco antiguo de Pamplona es importante. Hace poco leímos unos artículos al respecto que se estaban haciendo con VPO en Barcelona, en el centro justo también del casco histórico y todas las bondades que eso conllevaba. Nosotros creemos que para las ciudades eso es importante, sobre todo para los cascos urbanos consolidados.

En cuanto al valor que se vaya a dar en la operación de que estamos hablando, quedó muy claro por parte del Consejero que Nasuvinsa no va a poner más dinero que aquel que se obtenga por el valor del terreno. Si se diese esta circunstancia, que nos gastásemos más dinero en esta cuestión, habría que buscar otras fuentes de financiación. Incluso –lo oyeron ustedes como yo– dijo que si Salesianos tuviera que poner algo de dinero, lo tendría que hacer, tendría que aportar lo que fuera. Pero, desde luego, no era para nada una cuestión en la que se tuviera en cuenta que Nasuvinsa tuviera que aportar más dinero que el que obtenga por ese terreno.

Sobre el valor de la venta de la parcela, ustedes han hablado ya de cuestiones como si pasasen por alto todos los elementos que tienen que tenerse en cuenta en estas cuestiones. Falta el plan especial, faltan los lotes y darle valor a cada uno de los lotes. Cuando se tengan estos valores, entonces se podrá hablar de otras cuestiones, pero ustedes se están adelantando por ese afán que nosotros creemos que tienen de que Navarra, y en concreto Pamplona, no progresen.

Nosotros creemos que es el momento, no para acordar nada sino para valorar y tomar decisiones que a futuro sean buenas no solo para el traslado de una Formación Profesional que tiene que ir ya a otro sitio porque está muy constreñida, sino también por lo que va a suponer de recuperación del casco histórico aquí en Pamplona. Gracias. Votaremos en contra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Castillo. También en el turno en contra, señora Esporrín, cuando quiera.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias, señor Presidente. No me voy a extender demasiado en la explicación de este asunto sobre el traslado de Salesianos porque ya lo debatimos. Creo que no hace ni quince días que vino el Consejero y dio todas las explicaciones.*

Para nosotros es un tema que desde el principio hemos abordado. Se hablaba aquí de especulación. La especulación, si se produce, será para el Gobierno de Navarra, que es el que al final se va a quedar con los terrenos de la zona. Con lo cual, si es que se produce, que la verdad es que hoy en día lo dudo mucho.

En cualquier caso, yo confío en que esta gestión vaya bien. Nosotros apoyamos este traslado porque, efectivamente, Salesianos ahora no puede ejercer su función formativa de una manera adecuada y de calidad. Necesita más espacio, necesita modernizar sus instalaciones, y por este motivo, nosotros no vamos a cambiar de criterio en quince días y sin que haya ningún motivo por medio que nos justificara un cambio de opinión. Por tanto, votaremos en contra de esta moción. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Esporrín. Por parte del grupo Popular, también en el turno en contra, señor Villanueva, cuando quiera.*

SR. VILLANUEVA CRUZ: *Gracias, Presidente. También quiero decir que, efectivamente, vamos a votar en contra. La moción tiene además tres puntos en la propuesta de resolución. Realmente, en uno de ellos se pide que se asegure que no va a costar un solo euro a las arcas públicas, pero en los otros dos se pide que se deseche el proyecto y la paralización del proyecto.*

Nosotros estamos de acuerdo con que no cueste dinero. También está de acuerdo el señor Consejero y así lo ha manifestado en esta misma Cámara y en esta misma sala de Comisiones. Por lo tanto, nosotros no tenemos por qué dudar de la palabra del señor Consejero.

Reitero una vez más que este grupo parlamentario quiere que el proyecto vaya adelante, pero también reitero una vez más que nosotros le hemos dicho al Consejero que le cogemos la palabra, que le tomamos la palabra y que, por tanto, entendemos que su compromiso manifestado aquí de que el proyecto no va a costar un solo euro a las arcas públicas es un compromiso firme.

Con lo cual, no se preocupe usted, señora De Simón, que si al final el Consejero no cumple nosotros seremos los primeros en denunciarlo, pero, desde luego, lo que no vamos a hacer es apoyar una moción que, insisto, pone en duda una palabra que hasta el momento no se ha visto desvirtuada por ningún hecho y, además, tiene otros dos puntos de resolución donde directamente tira el proyecto a la basura. Nada más y gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Villanueva. Señora De Simón, su turno de réplica.*

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: *Gracias, señor Presidente. Señor Villanueva, si usted pide la votación por puntos no tendríamos ningún inconveniente.*

En todo caso, señora Castillo, esta es una mala decisión. Si traemos esta moción aquí es que consideramos que la decisión del Gobierno de Navarra fue una mala decisión y continúa siendo una mala decisión.

Las sombras están ahí y las dudas están ahí. Decía la señora Esporrín que ya habíamos tratado este tema porque vino el Consejero. Precisamente, como vino el Consejero tratamos este tema y en nuestro grupo entendimos que no había dado explicación suficiente en relación con los temores y las dudas que he planteado en la primera intervención, que no voy a repetir, presentamos esta moción.

No me extraña, señora Esporrín, que ustedes apoyen este proyecto de Salesianos ya que ustedes con UPN hicieron posible que este cien por cien de viviendas saliera como viviendas de lujo en una especie de ley especial que ustedes pactaron. Evidentemente, en este caso están en el mismo proyecto. Yo pensaba que iban a cambiar de opinión, visto lo visto, porque esto colea desde hace muchísimo tiempo y sigue estando ahí porque el proyecto no está claro.

Quiero aclarar que mi grupo no tiene nada en contra del colegio de Salesianos, del centro de Formación Profesional de Salesianos, y todo el mundo reconoce la labor que ha hecho en esta Comunidad, pero es una institución privada. Si realmente es tan ventajosa para el Gobierno de Navarra esta especie de operación especulativa, pelotazo, que parece que va a suponer, vamos a dejarles a los Salesianos que sean los beneficiarios de estas ventajas tan fantásticas.

Hay un hecho clarísimo, decía la señora Castillo. Va a haber un gasto público, un dispendio que no nos podemos permitir, desde nuestro punto de vista, en esta situación económica tan dura y tan difícil que atravesamos. Los ingresos del futuro de esta especie de no sé si quimera o no, imaginemos que va a ser una operación superventajosa y nos toca la lotería en 2020, ¿estamos en disposición de gastar todo este dinero en la lotería cuatro o cinco años antes? Esta es la cuestión. No terminamos de ver dónde está el interés público de esta operación.

Hacía referencia –no sé qué portavoz ha sido– antes a Avalon, a esta manzana que está a cien metros de Salesianos que proyectaba hacer ochenta viviendas de lujo y los promotores privados lo tienen paralizado porque no ven viabilidad. No sé si el Gobierno, en este caso, tendrá algún tipo de información al respecto. Nada más, gracias, y siento muchísimo que el Partido Socialista no rectifique en este caso.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora De Simón. Pasamos a la votación de la iniciativa. ¿Votos a favor? 5 votos a favor. ¿Votos en contra? 10 votos en contra. Queda rechazada la moción. Señorías, no habiendo más puntos que tratar, levantamos la sesión. Gracias.*

(Se levanta la sesión a las 18 horas y 17 minutos.)