DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

VIII Legislatura | Pamplona, 25 de noviembre de 2014 | NÚM. 47

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. SAMUEL CARO SÁDABA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 25 DE NOVIEMBRE DE 2014

ORDEN DEL DÍA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para explicar el gasto presupuestario ejecutado a 30 de septiembre de 2014.

— Pregunta sobre el coste de la construcción de la línea de alta velocidad en el tramo Castejón-Comarca de Pamplona, presentada por el Ilmo. Sr. D. Manu Ayerdi Olaizola.

(Comienza la sesión a las 16 horas y 33 minutos.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento para explicar el gasto presupuestario ejecutado a 30 de septiembre de 2014.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muy buenas tardes, señorías. Vamos a dar comienzo a esta Comisión de Fomento, que tiene dos puntos en el orden del día. El primer punto es la comparecencia, solicitada por el señor Amezketa, para que el Consejero de Fomento, a quien damos la bienvenida junto con el resto de su equipo, dé cuenta o explique el gasto presupuestario ejecutado a fecha 30 de septiembre de 2014.*

En segundo lugar, esta Comisión verá una pregunta en relación con la alta velocidad en el tramo Castejón-Comarca de Pamplona, que ha sido realizada en este caso por el señor Ayerdi, que se incorporará a continuación.

Comenzamos, por lo tanto, dando cuenta del primer punto del orden del día. Como he dicho, es una iniciativa de Bildu-Nafarroa, por lo tanto, señor Amezketa, cuando usted quiera, tiene la palabra.

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Arratsalde on. Buenas tardes. Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero y acompañantes, buenas tardes. La pregunta es consecuencia de la información existente de ejecución presupuestaria a 30 de septiembre –digamos que son tres cuartas partes del ejercicio– y, observando cuál había sido el desarrollo de la actividad económica del departamento, nos llamaba la atención el bajo uso del presupuesto de que había dispuesto.*

Se trataba simplemente de tener una explicación del señor Consejero en relación con esa situación. Desde luego, yo creo que el gasto no llega al 50 por ciento del presupuesto y, aunque está claro también dónde están las cosas, dónde están, fundamentalmente, las partidas no cumplidas, sí queríamos oír de propia voz la explicación pertinente. Nada más y muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezketa. Señor Consejero, para dar cuenta de la petición de explicaciones del señor Amezketa y de aquello que usted considere oportuno, cuando quiera, tiene la palabra. Adelante.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes. Arratsalde on. Esta comparecencia empieza, lógicamente, con una explicación de cuál es la situación del crédito inicial en 2014, en el que he querido diferenciar un desarrollo del mismo teniendo en cuenta el gasto en la línea de alta velocidad, que es un gasto muy importante. Pueden ver ustedes en el gráfico que alcanza el 38 por ciento del mismo, con 102 millones de crédito inicial en 2014, de 266,5, y un presupuesto, excluyendo este gasto, dedicado a la línea de alta velocidad, habida cuenta, además, de que así es como habitualmente trabajamos nosotros, no forma parte de los créditos que generan déficit al Gobierno de Navarra. Entonces, vemos que es un presupuesto, en ese sentido, mucho más equilibrado, más distribuido entre sus distintas partes.*

La ejecución a 30 de septiembre, teniendo en cuenta esta cuestión, es la que ustedes pueden ver en este gráfico, es decir, sin entrar en detalles que luego explicaremos, sin tener en cuenta la línea de alta velocidad, tiene una ejecución a esta fecha de 113 millones y, por lo tanto, de un 69 por ciento del presupuesto, si bien es verdad que la línea de alta velocidad, que tiene un crédito inicial de 102 millones, ha gastado en esta fecha 12,5 millones.

Si vamos por capítulos, y entrando en el capítulo de gasto corriente de servicios, destaca de forma muy notable en este caso la cantidad que alcanzan los cánones que se pagan en relación con la autovía A-12 y la autovía A-21 cuya suma es de 52,5 millones pasados, 52.638.000 euros, de los cuales se abonaron, a 30 de septiembre, 34 millones de euros, por lo tanto, alcanza un gasto del 65 por ciento, mientras que el resto de partidas apenas suman 4.190.000, de los cuales se ha gastado aproximadamente la mitad. Con lo cual de este capítulo, tenemos un promedio de gasto del 64 por ciento.

En cuanto al capítulo IV, trasferencias corrientes, en este caso destacan sobremanera las subvenciones a arrendatarios de vivienda, que alcanzan como crédito inicial 11 millones, de los cuales, el 30 de septiembre se habían abonado 8,5 millones, es decir, un 76 por ciento, aproximadamente los tres cuartos que usted comenta, y la aportación al trasporte urbano comarcal, que tiene un crédito inicial en este año de 7.656.000, del cual se abonaron para esa fecha 5.646.000, el 74 por ciento; más o menos en la línea del anterior. El resto de partidas solo suman 3.874.000 y se habían abonado para el 30 de septiembre 1.191.000. En este caso, normalmente estas partidas han tenido una ejecución menor a esta fecha porque el abono de muchas de ellas se hace a final del año y, por lo tanto, hasta esa fecha no tiene repercusión en el presupuesto.

Este es el resto de partidas del capítulo IV que vienen aquí especificadas. Como ven ustedes, de la ayuda al mantenimiento de servicios de trasporte de viajeros, con más 1.200.000, apenas se ha gastado un 10 por ciento en esta fecha, y luego hay muchas partidas pero pequeñas cantidades.

En cuanto al capítulo VI, inversiones reales sin contar la línea de alta velocidad, la partida más

importante es la que se dedica a conservación de la red viaria y centro de control, refuerzo de firmes, que tiene un crédito inicial de 23 millones, del cual se había gastado ya, a 30 de septiembre, un 68 por ciento, que se dedica a vías de alta capacidad Pamplona-Logroño, de 5 millones a 3.827.000, seguridad vial, de 3 millones a 2.637.000, el 85 por ciento, y conservación y protección ambiental –en este caso es un poco menor, se paga más a final de año–, que alcanza un 41 por ciento. Por lo tanto, la ejecución en el capítulo VI es del 72 por ciento, insisto, sin la línea de alta velocidad.

Esto que ven ustedes es la inversión a la que me refería antes en cuanto a vías de gran capacidad Pamplona-Logroño, es decir, es la finalización de la conexión de la A-21 con la A-68 y con la AP-68. La pena es que este mes no se ha podido asistir a ver las obras, seguramente será en diciembre cuando ustedes puedan ir a verlas, pero algunas vistas aéreas que hemos tomado de Internet son estas y, como pueden comprobar aquí, están muy avanzadas, su finalización está prevista para abril del año que viene.

En cuanto a trasferencias de capital, la partida que más destaca en este caso es la dedicada a subvenciones y subsidios para actuaciones de vivienda, que tiene un crédito inicial de 36 millones y se ha gastado un 75 por ciento, en cualquier caso, tiene un promedio de ejecución del 75 por ciento.

Finalmente, no forma parte de la comparecencia, pero entiendo que usted también estará interesado en conocer cuáles son las previsiones de cierre para 2014. Las previsiones de cierre para 2014 en su conjunto, sin línea de alta velocidad, son de un 101 por ciento del crédito inicial. Usted preguntará cómo es posible que gastemos más de ese crédito inicial. Es verdad que tenemos a veces ingresos extraordinarios –los hemos tenido otros años– o, en alguna ocasión, incluso el Gobierno nos ha dotado de un mayor gasto para pagar –algún año ha ocurrido esto– atrasos que había pendientes de pago.

En este caso, hemos tenido cobro de seguro de daños de carreteras en 2013, hemos tenido un ingreso de 1.800.000, que sirve para alimentar esto y algunas devoluciones de subvenciones, con lo cual vamos a finalizar el año por encima del crédito concedido.

Para que vean ustedes que esto no es una cosa extraña en el devenir de los últimos años, he traído este gráfico en el que se muestra la ejecución, sin línea de alta velocidad: en 2011 fue del 90,4 por ciento, en 2012, y creo que nos jugamos una comida a que no alcanzábamos el cien por cien, alcanzamos el 110 por ciento, en el 2013 fue un 103,35 y en el 2014 será un 101 según nuestras previsiones. Con esto, concluyo mi intervención y me someto a sus preguntas.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Señor Amezketa, su turno de réplica, cuando quiera.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Muchas gracias. Efectivamente, a final de año, puede ser como usted dice o puede no serlo, pero no hay por qué ponerlo en duda, en principio, puesto que usted tiene una información, lógicamente, más amplia que la que tenemos los demás. Hay algunas partidas que llaman la atención, no de las grandes –de esas hablo luego–, sino de las más pequeñas. En un más o menos, las encomiendas a sociedades públicas que ha de hacer o que tiene previstas en presupuesto su departamento, a la fecha en que estamos hablando de 30 de septiembre, probablemente no superen el 30 o el 35 por cierto de aplicación. Llamativo. A lo mejor es que las sociedades públicas no precisan de esa facturación o a lo mejor es que el departamento no precisa, aunque así lo hubiese pensado en su momento, del trabajo a encomendar a esas sociedades públicas.*

Hay alguna partida pequeña, subvenciones a oficinas de rehabilitación, supongo que no hay peticiones porque no se ha gastado el 50 por ciento y, repito, supongo que es que no hay peticiones o las peticiones tienen tal vez un muy largo proceso administrativo y no han llegado de una manera suficiente.

Ayuda al mantenimiento del servicio de trasporte de viajeros. Si todos entendemos que esto es lo que dice el título, no ha llegado al 10 por ciento el importe gastado en esas tres cuartas partes del ejercicio. Insisto, son cosas tal vez menores; algunas pueden tener importancia porque hay una red de oficinas de apoyo a entidades locales, entiendo, con una dotación de 350.000 más o menos de la que no se ha gastado absolutamente nada. A través de Nasuvinsa era eso.

Estoy haciendo un poco de detalle en las cantidades pequeñas pero importantes en un departamento en el que las inversiones son muy, muy, muy cortas, exceptuando, obviamente, lo que no tiene discusión, peajes y el más mínimo mantenimiento. De parches y del tren de alta velocidad se ha hablado esta mañana. Si exceptuamos eso, el resto la verdad es que parece que no hay dónde gastar o que no hay dinero para gastar, no lo sé. Eso lo tendrá que explicar usted.

Estos días hemos estado por aquí dando bastantes vueltas a una cosa que ha ocurrido en el mes de julio y que han sido unos incidentes –por decirlo de alguna manera– en una cantera, con riesgos y con efectos en una cavidad, en unas cuevas, con efectos de destrucción parcial por lo menos. Poco es lo que tienen ustedes para protec-

ción de cavidades y simas, pero nada lo que se han gastado; nada es cero.

¿Y cuál es el fondo del asunto de todo esto? El fondo del asunto de todo esto es el tren de alta velocidad que, como usted acaba de decir, tiene un presupuesto inicial de 102 millones que viene a ser el cuarenta o el treinta y tantos por ciento del presupuesto del cual, a estas alturas, podemos hablar del 10 por ciento de gasto, más o menos, tal vez no llega, pero más o menos, y que es una historia que se viene repitiendo en los últimos ejercicios.

Entonces, como este es un presupuesto que forma parte de otro presupuesto mayor, más amplio, que nos da mucha discusión a todos, si nos encontramos con un departamento, que a lo mejor no es el único, en el que cada año hay cifras tan importantes de incumplimiento del gasto previsto –hablo del tren de alta velocidad: de 112, me parece que se han gastado 12 o algo así–, nos vamos al año de atrás… Entonces, uno puede pensar que se está usando esa partida para disfrazar el conjunto del presupuesto, no del departamento, sino coadyuvar a disfrazar el conjunto del presupuesto de la Comunidad.

Porque, una de dos, o se equivocan mucho todos los años, cosa que no creo, porque ustedes tienen que saber perfectamente cuáles son las posibilidades de gasto real de cada ejercicio en relación con el tren de alta velocidad o ¿por qué las cifras iniciales son tan altas para un cumplimiento posterior tan reducido? Esa es una pregunta que es el fondo real de toda esta intervención, con esas otras cosas pequeñas que, insisto, son pequeñas pero en este departamento son importantes.

Y luego, simplemente haré un comentario o dos. Uno es que, efectivamente, este año se ha percibido un ingreso por parte de Adif, que yo creo que viene con bastante retraso –probablemente, habían acordado ya los retrasos y todas esas cosas– pero que, a pesar de tenerlo acordado, no lo tenían previsto porque previsto como ingreso no estaba en el presupuesto.

Luego, otra cosa anecdótica. Cuando uno mira estas cosas, le gusta mirar lo de este año, lo del anterior y lo del próximo, y hablando del próximo, en la página 396 del proyecto de presupuestos de 2015, que alguien lo corrija porque "que está previsto desarrollar durante el ejercicio 2014" suena un poco mal. Cuando uno se revisa todo, se encuentra con algún pequeño desliz como este. ¿De qué es indicativo este desliz? De que el conjunto del presupuesto es un corta y pega más que cualquier otra cosa.

Hay alguna explicación, concretamente, lo del tren de alta velocidad, que este Parlamentario y su grupo cree que es importante. ¿Por qué esa continuidad, año tras año, en vestirlo de una forma sabiendo que tiene que ser de otra? Digo yo que sabiendo porque, si no, no me lo puedo explicar. ¿O qué hay detrás de eso? Y luego esas cosas pequeñas que afectan a gastos menores del departamento, ¿hay alguna explicación para ello? Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezketa. Vamos a abrir ahora un turno para los grupos. Señora Castillo, por UPN, cuando quiera, tiene la palabra. Adelante.*

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: *Gracias, señor Presidente. Primero, quiero dar las gracias al señor Consejero por la información. Quiero constatar que la opinión de nuestro grupo es adecuada al estado de ejecución que se ha mostrado desde el departamento. Gracias.*

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Castillo. Por el Partido Socialista, señora Esporrín, cuando quiera, tiene la palabra.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias, Presidente. Buenas tardes. También quiero agradecer la información que nos ha trasladado el Consejero y el equipo que le acompaña.*

Sin más, unas pequeñas cuestiones en las que tengo dudas, a ver si me puede aclarar. En relación con el tren de alta velocidad o prestaciones, ¿nos puede dar alguna explicación de cuál es el motivo por el que va, en ese sentido, invirtiéndose el dinero previsto? Imagino que como ya lo ha preguntado el señor Amezketa eso nos lo dirá.

También observo, así, a bote pronto, una disminución importante en las partidas de personal. ¿Nos puede dar alguna explicación de si es que se ha contratado a menos gente o es que ha trasladado este gasto a otras partidas?

Por último, hay otra cuestión que se ha debatido en diversas ocasiones en este salón de Comisiones. Por ejemplo, en la ayuda al trasporte de viajeros, en la que tenían previsto gastar 1.200.000, han gastado bastante menos: 112.000 euros. ¿Nos puede dar alguna explicación? Porque es un trasporte que, efectivamente, consideramos que tiene más necesidad de ayuda y, teniendo partida, nos gustaría saber por qué no se ha invertido en él. Nada más. Gracias.

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

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *Arratsalde on. Buenas tardes. Bueno, después del debate presupuestario de esta mañana para el próximo año, y a estas alturas del ejercicio, la verdad es que es una evidencia que el departamento que usted dirige, señor Consejero, es un departamento que estaría llamado a ser importante en cuanto a la inversión pública y en cuanto a afrontar la colaboración de*

un momento delicado como el que estamos en el tema económico, el tema del paro, etcétera. Es uno de los dos departamentos, junto con Industria y demás, que deberían tener ese peso.

La verdad es que analizamos un presupuesto de 266 millones, de los cuales, efectivos reales no son más de 100. Por un lado, están los 102 y, por otro lado, está la obligación de los pagos del canon de peaje que se nos lleva otros cincuenta y tantos. Se nos quedan prácticamente 100 millones de euros, de los cuales 35 son inversión real, que es poco menos que el 13,5 o 14 por ciento de la totalidad del peso dentro de presupuesto del departamento. Para un departamento que debería aportar a estos años de crisis económica lo que debería, es muy poco y ahí vamos a coincidir, me imagino.

Usted, en plan gracioso –por decirlo de alguna forma–, le contestaba a mi compañero en el debate de esta mañana: "Hombre, parches no; mantenimiento". Cierto, en muchos casos se puede ver el mantenimiento, echando la capa. Ahora, ¡cómo la estiran!, ¡qué fina! Se lo digo porque no es casualidad. Yo me fijo en muchos casos y veo los números de cuarenta que estaban pintados debajo. A pesar de haber echado la nueva capa de brea encima, todavía se puede leer. Y yo digo: "Qué capacidad se está alcanzando para el aprovechamiento del mantenimiento del asfaltado de las carreteras". Le puedo decir varios sitios donde se siguen leyendo las letras que había debajo después de haber pasado en el tema del mantenimiento.

Bueno, pues esa es la realidad del departamento. No lo estoy criticando, estoy viendo que está estirando al máximo, incluida la brea con la que tenemos que hacer el mantenimiento de las carreteras. Eso es un problema porque, con tantos años acumulados, evidentemente, el deterioro de las infraestructuras se deja notar y eso repercute, lógicamente, además de en la calidad de las mismas, en ciertos riesgos colaterales que conlleva el que no reúnan las mejores condiciones para ser usadas y demás y eso, visto el departamento en el que estamos, es importante.

Otro tema también importante, que es un debate permanente, es…, claro, cargando la inversión del tren de alta velocidad, 102 millones, aun a sabiendas de que es artificial porque, cogiendo los presupuestos de los 3 años anteriores, viendo lo previsto y lo realmente ejecutado, ¿alguien se creía que estábamos en condiciones, más allá de estar a favor o en contra de esta infraestructura, de licitar este año por 102 millones de euros? Nadie. Nadie era capaz y, lógicamente, si vemos en qué momento de ejecución estamos, ya lo vemos.

¿Qué pasa? Que vende mucho meter 102 millones de inversión cuando se plantea publicitar una actividad económica desde el Gobierno y un presupuesto desde el Gobierno, aun a sabiendas de que no va a ser real. Aun a sabiendas de que eso no va a ser así, vende mucho decir que se va a hacer esa inversión que se suma a otras del conjunto del presupuesto y que da unos volúmenes, unos porcentajes, unas cantidades, aun a sabiendas, lógicamente, como era evidente, de que no había condiciones de ningún tipo ni presupuestarias ni del momento de estado de la obra ni de disposición política.

Pero, en último término, quien tiene que dar el visto bueno para que esto sea objetivo es el propio Estado. Era una evidencia que no se iban a ejecutar 102 millones y, lógicamente, a estas alturas de la película, lo que era una evidencia queda absolutamente confirmado. Por lo tanto, es jugar una vez más con el tema este del tren de alta velocidad como forma de vender inversión que no es tal.

Como hay solo –como se suele decir, el presupuesto del departamento, tal como lo ha explicado usted, es un libro abierto, tiene pocos secretos– dos elementos que me llaman la atención, le pregunto: uno, sí me sorprende la baja ejecución de una partida que creo que es importante y, a pesar de que estemos en crisis, no deberíamos perder de vista porque siempre es importante, que es la que tiene que ver con la conservación y protección ambiental en el tema de infraestructuras, que tiene un nivel de ejecución bajo, me parece; no sé si es que hay compromisos que llevaran a posteriori a que al final del ejercicio se haya elevado o, simplemente, no se está actuando.

Por el contrario, le pediría que me explicase, porque me llama la atención, que cuando hablamos de inversiones reales, a pesar de estar en un nivel de inversión, parece lógico, en el momento del año que se pide, a final del año, una previsión que eleva bastante, en 4 millones y pico, el cierre de las inversiones reales y pasa de los 35 a los 39, con 4 millones y pico por delante. Si puede, me explica eso.

Y una última explicación que también me parece importante y me llama la atención, a ver si la veo en estos pocos números. Aquí tiene, en el ejercicio de este año, una previsión de 1.971.000 en ejecución de sentencias y expropiación de terrenos. No me parecen dos definiciones compatibles en una misma línea porque no creo que se parezca mucho una ejecución de sentencia salvo que sea por el pago de expropiación de terrenos. Entonces, quería saber si realmente estamos hablando de sentencias de actuaciones que han acabado en los tribunales, que las hemos perdido y que tienen un coste de 1.900.000, que es mucho dinero, o estamos hablando de expropiaciones. Dado que los dos elementos vienen en la misma línea y estamos hablando de 2 millones de euros; estaría bien que nos explicara realmente a qué se refiere. Gracias.

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

SR. VILLANUEVA CRUZ: *Gracias, Presidente. Muy brevemente, quiero agradecer al señor Consejero y a las personas que le acompañan las explicaciones que ha facilitado esta tarde en esta Cámara como consecuencia de la interpelación planteada. Por nuestra parte, estamos conformes con lo explicado. Nada más y gracias.*

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

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: *Arratsalde on. Buenas tardes a todos y a todas. Las cuestiones principales ya han salido. A mí me gustaría hacer alguna reflexión y luego alguna pregunta.*

En primer lugar, quiero destacar la escasa capacidad inversora que tiene, en general, el Gobierno de Navarra, y más tras estos años de en muchos casos fantasmagórico Plan Navarra 2012. Parece que se puso toda la capacidad de inversión de Navarra en unos años, yo diría que de cierta locura colectiva, y que ha llevado a tener algunas infraestructuras francamente ruinosas –no vamos a mencionarlas; son por todos conocidas– y luego la realidad es que hoy la capacidad de inversión, cuando sería muy importante especialmente de cara al empleo, está profundamente mermada, entre otras cosas porque ese Plan Navarra 2012 ha generado una deuda importantísima para el Gobierno de Navarra que está hipotecando en gran parte el presente y el futuro de la Comunidad.

Otra segunda reflexión de este departamento es la importancia y el coste que nos están suponiendo las inversiones financiadas mediante el sistema de peaje en la sobra. La verdad es que yo le animo, señor Consejero, a que, si puede, nos haga una estimación de cuánto vamos a pagar a efectos reales por las autovías que estamos pagando a través del peaje en la sombra y cuánto nos habría costado, con los tipos de intereses habidos en estos tiempos, una financiación tradicional.

Desde luego, cuando vimos aquel informe de la Cámara de Comptos de un coste algo inferior a 400 millones de la autovía de El Camino –hablo de memoria– y vamos a pagar los mil y pico largos, la verdad es que son cifras que asustan y que, desde luego, a la vista de la realidad económica de hoy, conviene también hacer un balance un poco riguroso de si el sistema de financiación fue realmente el adecuado para financiar esas infraestructuras.

Se me podrá decir: "Claro, es que, si no, no se podría haber hecho en aquel momento porque habríamos superado la capacidad de endeudamiento o nos habría limitado otras inversiones", pero, desde luego, hoy es el día que, entre una deuda que supera ya prácticamente el cien por cien del producto interior bruto del presupuesto de Navarra, junto con el sacrificio que nos está suponiendo el peaje en la sombra, tenemos una partida destinada a pagar ambos conceptos, deuda y peaje en sombra, que está lastrando de manera importante las posibilidades, primero, de inversión en otras cuestiones y, segundo, de sostenimiento de los servicios públicos.

Finalmente, quiero realizar alguna pregunta. A mí me gustaría conocer, de todo el capítulo destinado a subvenciones y subsidios por actuaciones en vivienda, no sé si dispone de los datos desglosados –entiendo que ahí van tanto subvenciones a la compra de vivienda como rehabilitación– qué parte corresponde con cada cuál. Y una cierta comparativa: a mí me gustaría conocer cómo, especialmente… Ya sabemos que, lógicamente, todo lo que tiene que ver con la compra de vivienda va hacia abajo porque, lógicamente, se venden muchísimas menos viviendas, pero nos preocupa especialmente, porque nosotros sí que creemos también que, en estos momentos, habría que hacer especial hincapié, cómo están evolucionando las ayudas a rehabilitación de vivienda, que es un sector muy importante para el empleo, por la eficiencia económica, por la eficiencia ambiental y por todo tipo de cosas. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Mauleón. Señor Consejero, terminado el turno de los grupos, tiene nuevamente la palabra para contestar. Cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Muchas gracias. Creo que voy a empezar por los comentarios sobre la escasa capacidad inversora. Es verdad que nos queda una escasa capacidad inversora en relación con lo que han sido otros años de mayor esplendor inversor en materia de obras públicas. Naturalmente, hay que considerar que se hicieron, para empezar, dos autovías que no se pagaron, que se están pagando poco a poco.*

El peaje en la sobra, si bien está conceptuado como un capítulo II, realmente estamos pagando unas inversiones a treinta años con sus intereses a los que se suman los gastos de conservación de todas estas obras, también durante estos treinta años, con un nivel de conservación muy exigente, muy superior a ninguna otra vía que tengamos en Navarra, incluida la AP-68, y, además, son autovías gratuitas, es decir, no generan ningún ingreso para la Administración Pública. Eso tiene un coste muy importante.

Yo siempre digo que no hacemos más carreteras porque estamos pagando las que hicimos hace relativamente poco, dos vías muy importantes.

¿Que evidentemente se podían haber hecho de otra manera? Pues quizá, no lo sé. A mí no me correspondió tomar las decisiones en aquel momento. Seguramente, habría que reconsiderar algunas de las cuestiones como las que dieron lugar a que se planteara esta fórmula.

Hoy en día, desde luego, no es una fórmula que esté siendo muy utilizada en Europa sino que más bien se tiende a que las autovías tengan un retorno en ingresos, por lo menos que sirva para paliar parte del gasto que tienen. Por lo tanto, quizá podríamos hablar de eso, pero entiendo que sería entrar demasiado en detalle en algo que son decisiones pasadas, que se tomaron en ese momento, y que, en cualquier caso, lo que han generado es que tengamos hoy unas vías que sí que es verdad que mejoran la conectividad de Navarra y que reducen el número de accidentes. Por lo tanto, en ese sentido, no tienen objeción.

No todo lo que hace el Gobierno de Navarra es rentable. Ahí están los hospitales que, evidentemente, no son rentables económicamente, sí lo son socialmente, y, por lo tanto, quizá también haya que plantearse esto en esos términos.

Vamos a entrar entonces a algunos detalles de lo que se ha comentado aquí. Aparte de esta cuestión, han mencionado ustedes el tren de alta velocidad: ¿Por qué esa diferencia de previsión entre lo que se previó el año pasado, por ejemplo, una cantidad ciertamente alta, y el grado de ejecución, que no preveíamos ni mucho menos que fuera de 102 millones, eso era materialmente imposible? Realmente, yo no le puedo dar una explicación razonable. Fue un tema que se planteó, dentro del proceso de relación de presupuestos, por el Departamento de Economía y Hacienda. Me imagino que a ellos les correspondería hacerlo. Nosotros tenemos claro lo que vamos a gastar cada año y, por lo tanto, esa cifra no la planteamos nosotros.

En cuanto al resto de cosas, por ejemplo, las partidas que ustedes comentan que tienen un escaso gasto, la mayoría son de capítulo IV. Las ayudas al transporte se pagan a final de año porque es cuando las empresas justifican los déficits que se han generado con la explotación de las líneas. El concepto es ese, el pago de déficit de explotación de líneas. Esto no se hace, lógicamente, a lo largo del año sino al final. Por lo tanto, el grado de ejecución es normalmente bajo para estas alturas.

El tema de las subvenciones que se hacen en la red de oficinas de apoyo de entidades locales, oficinas de rehabilitación, déficit de la bolsa de alquiler…, son todas subvenciones que se otorgan a Nasuvinsa y que se pagan también a final de año, por lo tanto, normalmente estas partidas se agotan. No hay, en ese sentido, ningún freno a este tipo de gastos.

Se ha preguntado también por el gasto que hacemos en conservación de áreas ambientales, que, básicamente, son las áreas de descanso de las carreteras, de las rotondas, márgenes de vegetación, etcétera. Esto responde a un contrato que se tiene con una empresa pública y, normalmente, a final de año se acaba abonando todo porque el dato está muy medido.

Lo que les puedo asegurar con carácter general es que no tenemos ninguna restricción a ninguna de las partidas que tenemos aquí y, como han visto, además, por la evolución del gasto a lo largo de estos últimos años, se acaba gastando todo con exceso.

En el tema de inversión, no sé quién ha preguntado, no me acuerdo, por qué se incrementa el gasto en inversión en cuatro o cinco millones. Lo vamos a incrementar porque podíamos hacerlo, aprovechando algunas partidas que no se van a ejecutar y algunos ingresos extraordinarios que hemos tenido, y los vamos a dedicar a operaciones básicamente de refuerzo de firmes en carreteras que, efectivamente, es una cuestión muy importante y que debemos atender con carácter general.

Las carreteras de Navarra, desde mi punto de vista, no requieren grandes inversiones en este momento y, cuando hablo de grandes inversiones, me refiero a hacer nuevas autovías y cosas por el estilo que, por otro lado, entiendo que son cosas difícilmente planteables en estos años. Pero sí es verdad que necesitan de algunas pequeñas mejoras para mejorar algunas intersecciones, algunos cruces y, desde luego, dedicar dinero a conservación, que es muy importante. En la conservación está muchas veces la clave de que se mantenga la seguridad para la circulación de los automovilistas. Nos preocupamos de medir el coeficiente de rozamiento trasversal de todas las carreteras todos los años para ver dónde hay déficit y extendemos esas capas que dice el señor Jiménez que son tan finas como una loncha de queso.

Mire que he ido a ver carreteras pero, desde luego, yo no he visto nunca las letras de la de abajo. Sería una obra municipal de Berriozar más bien. (Risas) *Me figuro, porque yo desde luego no he visto… He visto bien negritas, es verdad que son finas, se da una capa fina… No obstante, y mire usted que yo me fijo claro, ya por deformación profesional, antes no me fijaba pero ahora me fijo mucho. Seguramente, son más finas que las que se echaban antes pero, aun así, yo he visto obras municipales más finas todavía y digo: "Pero, hombre, ¡si estamos acomplejados aquí echando capas finas y estos todavía las echan más finas!*

Todos estiramos y, lógicamente, intentamos aprovechar los euros al máximo intentando conseguir cubrir las deficiencias que puedan tener las

carreteras para intentar mejorar ese coeficiente de rodamiento trasversal, mejorar la señalización, que también hay que renovar periódicamente, mejorar el pintado de las señales, que parece una tontería pero cuesta muchísimo dinero, hay que pagar la iluminación de muchos tramos de carreteras, túneles, etcétera. Todo eso se paga con esos gastos de conservación.

Por lo tanto, en contra de lo que decía su compañero de mesa, no son simplemente parcheos, yo creo que eso es hablar muy ligeramente de esto. Entiendo la argumentación en el debate pero, estrictamente, eso es minusvalorar la labor que se hace en el desarrollo de las carreteras.

No sé si me dejo cosas que han preguntado. Perdónenme que haga un repaso. Entrando a unos detalles igual un poquito más… Creo que el señor Amezketa ha preguntado por los ingresos no previstos del tren de alta velocidad. El departamento no hace una revisión de esta cuestión. Lo que le digo es que los ingresos por el tren de alta velocidad este año van a quedar saldados, en la previsión que está en el convenio, y por lo tanto, vamos a estar absolutamente al día en el año corriente en este aspecto.

En cuanto al desliz que ha comentado, entra dentro del terreno de la anécdota, entiendo yo. ¿Por qué, en una memoria donde debía poner 2015, pone 2014? Pues alguien se habrá confundido. No lo sé. Desde luego, no me corresponde a mí dar ese tipo de explicaciones.

El gasto en las oficinas de rehabilitación no tiene que ver con el gasto en rehabilitación. Tiene que ver, pero son directamente subvenciones a la rehabilitación. El gasto en oficinas de rehabilitación y oficinas de apoyo a entidades locales es básicamente subvención a personal que trabaja en ellas y otros gastos que tienen las propias oficinas. Es decir, es capítulo I y capitulo II, básicamente. Por lo tanto, no es exactamente gasto en rehabilitación.

El gasto en rehabilitación, por cierto, que lo ha preguntado el señor Mauleón, es la parte más importante de todo el conjunto de ayudas de rehabilitación que se da. Por lógica, las ayudas a la compra han bajado considerablemente de lo que fueron en su momento, lógicamente, porque la actividad de compraventa de viviendas, incluso las protegidas, está muy disminuida. La rehabilitación se ha venido manteniendo estos años de forma importante. Este año prevemos una pequeña bajada de rehabilitación que seguramente, a pesar de que las ayudas son importantes, tiene que ver con la capacidad que tienen las personas para abordar estos procesos.

Nosotros estamos intentando desarrollar una experiencia piloto. Por ejemplo, ahora, en el barrio de la Chantrea, para animar esta cuestión a base de movilizar a una parte importante de la población, aportando proyectos, aportando otras cosas que normalmente no aportábamos y poniendo una oficina para explicar las ventajas de la rehabilitación, de la envolvente térmica de los edificios, etcétera, incluso el desarrollo de una calefacción de barrio que entendemos que es un buena medida, un district heating. *Lo entendemos como una experiencia piloto que quisiéramos seguir extendiendo a lo largo del tiempo con otros barrios sociales de Pamplona.*

Nos parece que es una iniciativa muy importante para incentivar, precisamente, los procesos de rehabilitación y no quedarnos simplemente en prever unas ayudas y una actitud un tanto pasiva, sino ir a por el ciudadano, enseñarle las ventajas de proceder en ese sentido, mostrarle ejemplos de cosas que se han hecho y que han resultado muy positivas y, por lo tanto, animarle, en la medida de lo posible, e incluso mejorar la calidad de las subvenciones para que invierta en su hogar como medida que, a futuro, va a ser necesaria, además, porque todos somos conscientes de que la crisis que puede derivarse de un encarecimiento de los precios de la energía no solo va a incidir en la pobreza energética, tal como está definida, sino que, en definitiva, va a producir un problema que seguramente llegará y hay que prepararse para ello.

Por lo tanto, hay que invertir en la mejora térmica de los edificios. Es una obligación que deriva de la Unión Europea, pero también es una conveniencia para todos nosotros. Nosotros estamos intentando movilizar y sensibilizar a la población en este sentido.

Más cosas que se han comentado. Bueno, lo del trasporte de viajeros interurbano creo que se lo he explicado. Los gastos de personal... No sé si quieres tú intervenir. No tengo una explicación.

SR. DIRECTOR DEL SERVICIO DE GESTIÓN ECONÓMICO-PRESUPUESTARIA Y CONTROL DEL GASTO (Sr. Cebrián Leyún): *Buenas tardes. Respecto a los gastos de personal, esperamos una ejecución cercana sobre el crédito inicial al 96-98 por ciento, si bien es cierto que el departamento no tiene gestión directa sobre el capítulo I, ni para hacer trasferencias incrementándolo ni para reducirlo, sino que todo depende de las directrices de Función Pública.*

En ese caso, nosotros estimamos lo que va a ser, pero aplicando sobre la ejecución real que hay a fecha de hoy. Pero la verdad es que no son unos créditos presupuestarios que nosotros manejemos. Tanto la contabilización como toda la gestión del capítulo I dependen de Función Pública, no de cada uno de los departamentos.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Y en cuanto a ejecución de sentencias –creo que con esto acabo ya–, son cosas que,*

efectivamente, se van produciendo muchas veces con muchos años de retraso. Es decir, que el proceso de finalización de las sentencias en la instancia superior lleva su tiempo y es siempre por temas de expropiaciones que se han llevado a cabo en el pasado. A veces conllevan abordar gastos imprevistos y también hay algunas sentencias relativas a accidentes o a cosas por el estilo que no son tan significativas, entiendo, pero también pueden producirse. Nada más y muchas gracias.

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

Pregunta sobre el coste de la construcción de la línea de alta velocidad en el tramo Castejón-Comarca de Pamplona, presentada por el Ilmo. Sr. D. Manu Ayerdi Olaizola.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Vamos a pasar, a continuación, al segundo punto del orden del día. Mientras damos tiempo a que el señor Ayerdi llegue hasta su sitio, les recordaré que es una pregunta en relación con la alta velocidad en el tramo Castejón-Comarca de Pamplona. Para relatar la pregunta, tiene la palabra el señor Ayerdi. Cuando quiera.*

SR. AYERDI OLAIZOLA: *Gracias, señor Presidente. Buenas tardes también, señor Consejero. La pregunta trata de aclarar una cuestión que a veces, en algunas instancias, y también de la lectura de los documentos, suscita alguna duda, y yo creo que es importante que quede claro, por lo menos, cuál es la posición del Gobierno en esta materia. La pregunta hace referencia a los posibles sobrecostes eventuales que pudieran darse en la construcción del tren de altas prestaciones. Por lo tanto, como ya tiene usted la pregunta, la doy por reproducida.*

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

SR. CONSEJERO DE FOMENTO (Sr. Zarraluqui Ortigosa): *Curiosamente, ya tenía preparada la contestación a esta pregunta y me he enterado esta mañana de que esta misma pregunta se formuló hace un tiempo, en el año 2012, por otro Parlamentario que nos acompaña en esta misma sesión. Exactamente el mismo tenor. Esto fue en un Pleno, en 2012, y se contestó y, curiosamente, la contestación del Consejero –ya le digo que la he leído esta mañana a última hora– coincide exactamente con la mía. La misma contestación.*

Por lo tanto, sabiendo esto, le contesto. La construcción de esta nueva línea que atraviesa Navarra es competencia, como ustedes saben, de la Administración General del Estado, y esa competencia conlleva, a su vez, que financia o carga esa línea a los Presupuestos Generales del Estado. Les digo una evidencia pero tengo que empezar diciéndola.

La cuestión que sustancia la pregunta no forma parte del convenio ni, desde mi punto de vista, puede formar parte nunca. Es decir, no tiene sentido que en un convenio digamos que si hay una desviación sobre los costes de construcción eso deba correr a cargo del Gobierno de Navarra. No tiene, desde mi punto de vista, ningún sentido.

El nuevo convenio que estamos tramitando –o vamos a empezar a tramitar, se va a empezar a tramitar en la Administración del Estado– lo que pretende básicamente es alcanzar en único documento todo el tramo desde el País Vasco hasta Zaragoza, realizar una actualización de la planificación temporal y financiera que en su momento se realizó, que ha quedado absolutamente desfasada, incluyendo elementos en el tramo Castejón-Pamplona como el puente sobre el río Ebro, que antes no constaba, y poner al día el sistema de devolución de cantidades adelantadas por uno más concreto, práctico y satisfactorio para ambas partes.

Por lo tanto, los 387,65 millones de euros es una cantidad estimada, que se fijó en un momento determinado, sobre la base de unos estudios de trazado que han quedado un tanto desactualizados porque han pasado muchas cosas después. Es decir, que han venido, por ejemplo, el cambio de concepto a línea de altas prestaciones, mercancías. Ha habido declaraciones de impacto, ha habido proyectos básicos que se han aprobado, ha habido proyectos constructivos que se han aprobado, ha habido licitaciones y ha habido licitaciones de obra. Con todo esto realmente yo entiendo que el Estado tiene como horizonte esa cifra para el tramo Castejón-Pamplona, pero esa cifra se intentará aproximar lo más posible. Otra cosa es que, si se producen desviaciones, como ocurre en todos los sitios, como ocurre, por supuesto, en el País Vasco –lo digo porque tienen un sistema similar al nuestro, no por otra cosa– corre a cargo del Estado.

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

SR. AYERDI OLAIZOLA: *Bueno, señor Consejero, me alegro no solo de que coincida con la respuesta que se dio en 2012, sino de que sea esa la respuesta, que la respuesta sea que, efectivamente, el coste de la infraestructura es un coste que asume el Estado.*

Entiendo, por lo tanto, que más allá de la oficina de gestión de expropiaciones, que –esa sí– el convenio dice expresamente que la asumirá Navarra, fuera de esto y los intereses de la financiación, todo el resto, en la interpretación jurídica del Gobierno, va por cuenta del Estado. Con lo cual,

cuando se hace referencia en el convenio a que si hay una superación de los costes deberá firmarse una adenda, pues bien, será una adenda, pero siempre bajo los mismos principios inspiradores clarísimos, contundentes y sin ninguna duda jurídica de que serán por cuenta del Estado.

De la misma manera, si hacemos referencia al anexo, que fija también unas cifras orientativas para cada uno de los tramos, en concreto Castejón-Cadreita o Cadreita-Villafranca, entiendo que si hay una superación o se supera algún tramo por lo que sea, también la cosa está clara: será siempre a cuenta del Estado, en el caso de que en la Comisión Técnica se acuerde por conformidad que aquello o se ha desviado o lo que sea.

Por mi parte, poco más que decir. Lo que creía es que era importante corroborar, después de todas las cosas que han pasado de estos dos años para acá –usted bien ha dicho que han pasado cosas–, que el mensaje, insisto, que me alegro de que fuera el mismo, sobre todo porque es este, no porque fuera el mismo sino porque es este, que es el Estado el que va a asumir todos los sobrecostes. Nada más y que así sea.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Ayerdi. El señor Consejero da por respondida la cuestión, así que, señorías, no habiendo más asuntos que tratar, levantamos la sesión. Buenas tardes.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 27 MINUTOS.)