# DIARIO DE SESIONES
DEL
# PARLAMENTO DE NAVARRA

VI Legislatura | Pamplona, 18 de mayo de 2006 | NÚM. 26


## COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.ª LAURA ALBA CUADRADO

### SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 18 DE MAYO DE 2006

**ORDEN DEL DÍA**

— Pregunta sobre las causas de los cambios, mediante transferencias y ampliaciones de crédito, en el presupuesto del 2005 del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, presentada por el Ilmo. Sr. D. Juan José Lizarbe Baztán.

— Pregunta sobre la reducción de las partidas relativas a la reestructuración, modernización y apoyo a las actuaciones de formación en el sector del transporte, presentada por el Ilmo. Sr. D. Juan José Lizarbe Baztán.

— Pregunta sobre la razón para disminuir la partida de seguridad en la construcción, presentada por el Ilmo. Sr. D. Juan José Lizarbe Baztán.

# SUMARIO

Comienza la sesión a las 17 horas y 3 minutos.

**Pregunta sobre las causas de los cambios, mediante transferencias y ampliaciones de crédito, en el presupuesto del 2005 del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, presentada por el Ilmo. Sr. D. Juan José Lizarbe Baztán.**

**Pregunta sobre la reducción de las partidas relativas a la reestructuración, modernización y apoyo a las actuaciones de formación en el sector del transporte, presentada por el Ilmo. Sr. D. Juan José Lizarbe Baztán.**

**Pregunta sobre la razón para disminuir la partida de seguridad en la construcción, presentada por el Ilmo. Sr. D. Juan José Lizarbe Baztán.**

Para formular las tres preguntas conjuntamente toma la palabra el señor Lizarbe Baztán (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra). A continuación interviene el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Miranda Simavilla. Réplica del señor Lizarbe Baztán, a quien duplica el Consejero (Pág. 2).

En el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toma la palabra el señor García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro) (Pág. 6).

Se levanta la sesión a las 17 horas y 25 minutos.

---

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 3 MINUTOS.)

**Pregunta sobre las causas de los cambios, mediante transferencias y ampliaciones de crédito, en el presupuesto del 2005 del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, presentada por el Ilmo. Sr. D. Juan José Lizarbe Baztán.**

**Pregunta sobre la reducción de las partidas relativas a la reestructuración, modernización y apoyo a las actuaciones de formación en el sector del transporte, presentada por el Ilmo. Sr. D. Juan José Lizarbe Baztán.**

**Pregunta sobre la razón para disminuir la partida de seguridad en la construcción, presentada por el Ilmo. Sr. D. Juan José Lizarbe Baztán.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Buenas tardes, señorías. Bienvenidos a esta sesión de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones que tiene tres puntos en el orden del día. Los tres son preguntas al Consejero hechas por el Parlamentario don Juan José Lizarbe Baztán. Permítanme, en primer lugar, dar la bienvenida al Consejero y, a continuación, voy a solicitar al señor Lizarbe, si no tiene inconveniente, que haga las tres preguntas seguidas para que el Consejero las conteste a continuación. Gracias. Tiene la palabra, señor Lizarbe.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. También damos la bienvenida al señor Miranda y, efectivamente, no hay ningún inconveniente en que se acumulen las tres preguntas porque era más una forma de articular la iniciativa que otra cosa.*

*Nosotros hemos observado el cierre del presupuesto del ejercicio de 2005 y, por lo que corresponde a este departamento, hemos visto que hay algunas variaciones que nos parecen significativas respecto al presupuesto inicial, con una serie de movimientos que perfectamente conocerá el Consejero y, desde luego, también el Consejo de Gobierno y que superan la cifra de 24 millones de euros. Las tres preguntas están así por propia presentación de la iniciativa, pero también tiene una justificación adicional. La primera de ellas es qué causas han motivado los cambios con carácter general en el departamento de todas las partidas que han sido modificadas. La segunda y la tercera ya se refieren a dos temas concretos, de los muchos que hay en las modificaciones, y por eso preguntamos –y también aprovecho para decir que son preguntas, no afirmaciones ni exclamaciones, sino que son preguntas–, sobre lo que eran una serie de ayudas previstas para reestructurar, modernizar y actuaciones de formación en el sector del transporte, que se ha visto disminuida en favor de otras, evidentemente, y también cuál es la razón para que disminuya la partida relativa a la seguridad en la construcción. Nada más. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Lizarbe. Señor Miranda, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Buenas tardes, señorías, señor Lizarbe. Voy a intentar responder lo más cabalmente posible. Es cierto que en el cierre del ejercicio del año 2005 se ha producido un incremento en el gasto total del Departamento de Obras Públicas, y que está muy bien, sin duda, atender la pregunta e intentar razonar la causa de la misma. Yo intentaré explicarles, y espero que me comprendan el razonamiento. Es, de alguna manera, el tracto de lo que fue la confección y desarrollo del presupuesto del año 2005, porque tiene importancia en la gestación del presupuesto para el resultado final. Como todos sabemos, los presupuestos se empiezan a preparar formalmente por parte del Gobierno de Navarra en el mes de septiembre del año precedente. Por tanto, el presupuesto del año 2005 se empezó a confeccionar en septiembre del año 2004 y, en particular, el presupuesto del Departamento de Obras Públicas tradicionalmente durante estos últimos años, desde el punto de vista de lo que sale del Gobierno de Navarra a lo que realmente luego se aprueba por parte del Parlamento, sufre pocas modificaciones, es decir, es poco alterado en cuanto a su diseño inicial.*

*Las previsiones de cierre del año 2004 por parte del Departamento de Obras Públicas fueron diferentes a las que realmente se produjeron y, por tanto, esto es lo que se ha arrastrado al presupuesto del año 2005. En el departamento y debido, sin duda, a la alta actividad inversora que se ha registrado en estos años, a finales del año 2004 teníamos la previsión de hacer una serie de pagos importantes, que les voy a detallar, y que por una serie de razones no se pudieron hacer dentro del año 2004 y necesariamente tuvieron que pasar a efectuarse con cargo al presupuesto del año 2005, es decir, este incremento de presupuesto para el año 2005 en las partidas más gruesas, como ahora veremos, viene de gastos que, aunque previstos para realizar a finales del año 2004, al final se tuvieron que materializar a lo largo del año 2005 y, por tanto, yo creo que no es ninguna infracción y creo que forma también parte en este caso del devenir normal de lo que es la ejecución de todo un presupuesto de inversiones de alta actividad. En particular, las tres grandes partidas que justifican este incremento son: pago por expropiaciones, que ahora les detallaré; pago por revisión oficial de precios; y pago por liquidación de obras.*

*En el pago de expropiaciones se produjo el hecho a finales del año 2004 de que la previsión del departamento era haber alcanzado una serie de mutuos acuerdos y, sobre todo, esperábamos la resolución del jurado de expropiación forzosa y esto no se produjo durante ese período hábil para poder pagar con cargo a ese presupuesto. En total, el pago de expropiaciones que preveíamos pagar con cargo al 2004 y que, al final, hubo que pagar con cargo al año 2005 asciende a un total de 12,9 millones de euros, y es una partida genérica: suman 2,4 millones por expropiación general de terrenos de infraestructuras; 6,2 millones por ejecución de sentencias del jurado de expropiación, que se produjeron más allá del final del año 2004; y también por pago de expropiaciones del Canal de Navarra por un total de 4,3 millones. El total de esos pagos con cargo a expropiaciones ascendió a 12,9 millones de euros.*

*Otra cifra, en este caso no porque no se pueda pagar en el año 2004 sino porque se generó a lo largo del año 2005, es la revisión oficial de precios. Durante el año 2005, y como todos conocerán, debido al alto incremento de los precios de materias primas, en particular del petróleo y, por tanto, de algo tan importante en las obras públicas como es la mezcla bituminosa para formar las carreteras y también otros elementos como fue, en especial, el acero, por problemas de suministro en el mercado chino, según nos pudimos enterar, en definitiva tuvo un incremento de precios muy importante, con lo cual la fórmula oficial de revisión de precios, que evidentemente no controla el Gobierno de Navarra sino que es un procedimiento oficial, tuvo un incremento muy por encima de lo esperado y, en definitiva, supuso hacer un reconocimiento de pago por revisión oficial de precios de cerca de 5,7 millones de euros por encima de lo presupuestado. Insisto en que ha habido años que, incluso, ha sido menos de lo presupuestado pero, evidentemente, en el año 2005 fue notablemente superior a lo presupuestado por esos incrementos tan importantes en materias primas ligadas a la construcción.*

*Y, por último, otra partida que también tiene su importancia es la de las liquidaciones de obras que se iban terminando a lo largo del año 2004, que también hicimos una previsión en septiembre del año 2004 de poder liquidar varias de ellas y poderlas cargar al presupuesto. Al final, por razones de liquidación y del propio cierre de estas obras hubo que hacerlo ya con cargo al año 2005 y esto asciende a un importe de 8,3 millones de euros. Por tanto, estas tres partidas, expropiaciones, 12,9; revisión oficial de precios, 5,7; y liquidación de obras en ejecución, 8,3, suponen una cifra total de 26,9 millones de euros que, frente a la previsión de poderlo haber hecho contra el presupuesto del año 2004, hubo que hacerlo contra el presupuesto del año 2005. Esa es la razón fundamental de este incremento que se ha podido*

*atender sin generar mayores tensiones presupuestarias.*

*En cuanto al detalle de dos partidas significativas, que es el apoyo a actuaciones en la formación del transporte, pues esto ya forma parte más del día a día del desarrollo del ejercicio presupuestario. Lo que puedo decir es que, efectivamente, se presupuestó una partida importante para este tipo de actuaciones de 200.000 euros, lo cual, quizá habrá que decirlo así, fuimos excesivamente optimistas en el sentido de pensar que el propio sector iba a tener capacidad de proponer medidas de formación y de adecuación del sector del transporte, ya que esta partida, por ejemplo en el año 2002, tan solo era de 48.000 euros, es decir, se ha aumentado sustancialmente la partida destinada para este fin. En definitiva, las iniciativas propuestas por el sector, que en total ascendieron a 27 actuaciones frente a las 48 inicialmente presupuestadas, supusieron un gasto de apoyo al sector de transporte por un importe total de 97.000 euros, de los cuales fueron subvencionados un 70 por ciento. Por tanto, efectivamente, en este caso viene del hecho de que no se generaron suficientes actuaciones por parte del sector del transporte que pudieran ser respaldadas o subvencionadas por parte del departamento. Ya les digo que el incremento de esta partida ha sido notable en los últimos años. De cualquier manera, ese dinero se ha destinado también al sector del transporte, tanto al transporte por carretera como, sobre todo, al transporte público y, si quieren, brevemente les puedo decir que 76.000 euros fueron destinados a ayudas o apoyos a reestructuraciones y mejoras del servicio del transporte de viajeros por carretera; otros 60.000 euros se destinaron a ampliar la partida de estudios y proyectos en el sector del transporte; otra partida de 37.500 euros, ligada directamente al sector del transporte por carretera, se destinó para la mejora de la dotación de medios de inspección del sector del transporte por carretera, de común acuerdo con el sector; y, por último, también tuvimos que hacer frente durante el año 2005 al pago del servicio de transporte con el aeropuerto de Pamplona que implantamos durante esos dos meses y medio que duró la huelga del taxi y, por lo cual, tuvimos que abonar 89.900 euros. Por tanto, no se presentaron suficientes medidas de apoyo al sector del transporte que pudieran ser subvencionadas, pero el dinero se desplazó a otras medidas de apoyo tanto al transporte de carretera como al transporte de viajeros, en especial.*

*Y, por último, la tercera pregunta, que hace referencia al gasto en seguridad en la construcción, si los datos no nos fallan, esta partida tenía un presupuesto de 250.000 euros y, al final, solo se detrajeron un total de 2.450 euros, es decir, la partida se ejecutó en un 99 por ciento. Y como me parece que ya hemos explicado alguna vez, estas partidas se destinan básicamente en el departamento a los contratos de coordinación para la vigilancia en materia de seguridad y salud en la construcción de las obras públicas en Navarra, dentro de un procedimiento que yo creo que es muy útil y que está bien llevado por parte del Gobierno de Navarra en cuanto a esos contratos de coordinación para la supervisión de la seguridad en obras. Por tanto, en este caso la partida solo se redujo un 1 por ciento respecto de lo presupuestado. Por mi parte, nada más.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias, señor Miranda. Señor Lizarbe, tiene la palabra.*

SR. LIZARBE BAZTÁN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Efectivamente, nos quedamos con la cifra que da el Consejero de que no solamente se trata de 24.117.000 euros sino, incluso, de algo más, de 26.900.000 euros. A nosotros nos sigue pareciendo que es un porcentaje considerable, sobre todo porque cuando se enmiendan los presupuestos, que también el Consejero ha tenido la claridad de decir que difícilmente se modifican desde que los aprueba el Gobierno hasta que salen de este Parlamento, lo cierto es que los grupos de la oposición sabemos que el margen real que tenemos, si no queremos hacer locuras, es muy pequeño, pero, claro, ese margen tan pequeño luego es superior al nuestro el que acaba modificando el Gobierno a lo largo del ejercicio presupuestario. Entonces, nos parece que un 20 por ciento, ya en los años en los que nos movemos, donde todos estamos convencidos de que las enmiendas no pueden tener un porcentaje excesivo, evidentemente es muy importante. Es verdad que la partida correspondiente a la tercera de las preguntas tiene una ejecución muy alta, pero a nosotros no nos parece que sí es una cuestión cuando menos censurable el conjunto de las modificaciones presupuestarias, porque esto pasa por varias razones y a mí me parece que las palabras del Consejero y las cifras avalan bastante la tesis del Partido Socialista. Primero, se presupuesta lo justo; no sabemos si por decisión del departamento o por decisión del Consejo de Gobierno, por no decir de algún otro departamento. Como se presupuesta lo justo, luego no llega y, a partir de ahí, hay que hacer ingeniería financiera. Teniendo en cuenta que desde que se hizo el anteproyecto, antes o después del verano, hasta que el presupuesto se aprobó, el 22 o el 23 de diciembre, había tiempo suficiente para modificarlo y para que algunas de las enmiendas que se hicieron por parte de los grupos, y que ninguna se aceptó, pudiera haber formado parte del corpus presupuestario. En definitiva, nos parece sinceramente que hay una auténtica cerrazón a la hora de abrir el presupuesto, no tanto por no querer dar juego dentro de lo que es la dinámi-*

*ca parlamentaria, sino porque es preferible pensar que lo que los grupos parlamentarios puedan ir moviendo el presupuesto antes del 31 de diciembre ya lo hará el Gobierno en solitario, dentro de la legalidad, por supuesto, pero en solitario sin el concurso del resto de los grupos de la oposición.*

*Por lo tanto, nosotros no vamos a dudar de la veracidad de las cifras pero sinceramente nos parece que lo que hace es arbitrar, con un presupuesto claramente insuficiente como es el caso del de Obras Públicas para el ejercicio de 2005, y lo dijimos muchas veces no solo en la Comisión de Presupuestos sino también en el propio Pleno de la Cámara, que haya un colchón con el cual simplemente se atienden pagos, se cambian partidas, en definitiva se desvirtúa lo que es el espíritu presupuestario que tiene que tener un mayor grado de fidelidad con lo que es el debate presupuestario en ese sentido. Nos parece sinceramente que en este presupuesto, que finalmente es el que se ha ejecutado, habrá partidas en las que evidentemente será razonable que el Gobierno tenga un margen, pero en otras no y, desde luego, no por un importe del 20 por ciento del total del presupuesto, lo que hace es que el presupuesto real sea un presupuesto diferente al que aprueba este Parlamento. Es un ejercicio claro de ingeniería financiera y de ingeniería presupuestaria y, desde luego, sinceramente nosotros no acabamos de ver algunas partidas con absoluta claridad, como es la correspondiente a la segunda pregunta, la relativa, en definitiva, a la reestructuración y modernización del sector del transporte.*

*En cualquier caso, como veo que nos hemos aproximado bastante en las cifras, por simplificar, si estamos hablando de una modificación total del 20 por ciento del presupuesto, hay un 15 por ciento de transferencias entre diferentes partidas, pero hay también un 5 por ciento que viene de mayores ingresos. Por lo tanto, segunda prueba adicional pero muy importante de que estaba presupuestado a la baja, porque al menos se podía haber presupuestado, a la vista de los ingresos que finalmente acaban imputándose, por decirlo así, a efectos de gasto, al Departamento de Obras Públicas en un 5 por ciento más.*

*Por lo tanto, la reflexión que hacemos sobre lo que ha dicho el Consejero, evidentemente, es que tomamos buena nota para que en el próximo presupuesto, cuando los señores Valero, León, García Adanero o cualquier otro miembro de UPN que haga de portavoz en materia de obras públicas nos diga que esto es algo así como, en fin, la catedral de no sé dónde, que no se puede quitar una piedra porque se cae el resto, pues les podremos decir simplemente que no es así a la vista del resultado de esta comparecencia. Los presupuestos de obras públicas, al menos los de obras públicas, porque los de los demás ya se encargarán evidentemente otras personas de estudiarlos en otras reuniones para ver si es así o no, pero al menos aquí que, sea por lo que sea, esté suficientemente presupuestado. Y luego hay que hacer absolutamente toda clase de ejercicios de ingeniería presupuestaria año tras año para que las cosas, no ya que vayan cuadrando, sino para salir del embrollo. Por lo tanto, por nuestra parte estamos agradecidos por la información pero también decepcionados por la valoración que hace el señor Consejero de la información. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Lizarbe. Señor Miranda, ¿desea volver a intervenir?*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Miranda Simavilla): *Aparte de la valoración, según deduzco. Yo creo que sus apreciaciones, señor Lizarbe, no son correctas, no se ajustan a la realidad. A todos nos gustaría ser perfectos, a todos nos gustaría acertar al cien por cien con lo que se presupuesta y con lo que se gasta, pero es evidente que no es así y menos en un departamento inversor como es el Departamento de Obras Públicas, que está sujeto a vaivenes de muy diferente tipo. Quiero decir que nosotros, como bien sabe, tenemos que gastar cada año el 95 por ciento de lo que se presupuesta, es decir, solo tenemos un gasto fijo del 5 por ciento y tenemos que hacer el esfuerzo, y con buen gusto se hace, para gastar un 95 por ciento, cosa que nos diferencia, evidentemente, de otras muchas áreas de la Administración y, bueno, a veces se acierta más y otras veces se acierta menos.*

*Dice que se presupuesta lo justo y luego no llega. No. Yo creo que se presupuesta lo justo y en este caso, en el año 2004, no es que no llegase, es que sobró, porque no se conjugaron una serie de circunstancias en donde, al final, en el año 2004 sobró dinero y, efectivamente, en el año 2005 hubo que afrontar unas necesidades mayores que, por otra parte, yo creo que no han generado ninguna tensión financiera ni incumplimiento político ni económico en ninguna área de la Administración.*

*Desde el punto de vista de que el presupuesto del Departamento de Obras Públicas es insuficiente, depende de cómo se mire. Para mí, desde luego, es insuficiente siempre. Si tuviéramos el doble, gastaríamos el doble y lo gastaríamos bien, pero es evidente que, como bien se dice siempre, gobernar es priorizar y en este caso tanto el Gobierno como el propio Parlamento hacen sus prioridades y este año al Departamento de Obras Públicas se nos han dado 137 millones de euros sobre un presupuesto de 3.660 millones de euros. Bueno, pues con esos 137 millones de euros ya vamos haciendo autovías, canales, ferrocarriles,*

*en fin, se hace lo que se puede, pero otros 3.440 millones de euros se los llevan otras partes de la Administración. Nosotros nos bandeamos como podemos; yo creo que relativamente bien con 137 millones de euros, de 3.660.*

*Y lo único que le puedo pedir es que no diga que tenemos que salir de ningún embrollo, porque no hay embrollo. Yo le he reconocido dónde no se pudo pagar en el año 2004 y dónde tuvimos que cargarlo en el año 2005 pero sin ningún embrollo, porque está todo el tema suficientemente claro. Y también le quiero decir una cosa que además usted conoce: el presupuesto de cada año se cierra literalmente a 15 de enero del año siguiente, es decir, si los departamentos somos capaces de llegar al 15 de enero del año siguiente con el mayor número de compromisos se pueden pagar y, si no se puede llegar, como es el caso del año 2004, pues no se pueden pagar. Quiero decir, desde el punto de vista del trámite de la aprobación del Presupuesto General de Navarra que, desgraciadamente, tiene poca ligazón operativa con el cierre del ejercicio que en cada año se está terminando. Por mi parte nada más. Esperemos que en los próximos años haya menos descuadre entre lo previsto y lo que tenemos que pagar.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Gracias, señor Miranda. ¿Algún portavoz desea intervenir? Señor García, tiene la palabra.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Brevísimamente, señora Presidenta. Muchas gracias. Señorías, buenas tardes. Agradecemos la presencia del Consejero y simplemente para tranquilizarle al señor Lizarbe le diré que, cuando llegue el debate presupuestario, por parte de los portavoces de UPN simplemente oirá las mismas contestaciones que recibe cualquier portavoz parlamentario de la oposición en cualquier Parlamento de cualquiera de las comunidades autónomas de España o, incluso, en el Congreso de los Diputados, porque no estamos descubriendo nada nuevo y, por lo tanto, las respuestas en materia presupuestaria son las mismas en todos los sitios dependiendo de si se está en el Gobierno o en la oposición. Eso sí, eso lo haremos sin ningún tipo de acritud, con educación e, incluso, con cariño si así es conveniente, pero en todo caso, como usted sabe bien, en el debate presupuestario de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra no se hace nada que sea novedoso respecto a lo que se hace en el conjunto de las Administraciones Públicas de España y, por lo tanto, yo creo que es un debate muy interesante pero nada novedoso en el conjunto de España. Nada más.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Alba Cuadrado): *Muchas gracias. Señorías, no habiendo ningún otro punto que tratar, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 25 MINUTOS.)