



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

VIII Legislatura

Pamplona, 14 de febrero de 2012

NÚM. 3

COMISIÓN DE FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. SAMUEL CARO SÁDABA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 14 DE FEBRERO DE 2012

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento y Vivienda para informar sobre diversas cuestiones en relación con el puente de acceso a Liédena.
- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento y Vivienda para informar sobre la incidencia de los recortes presupuestarios de su Departamento.
- Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a valorar la posibilidad de adecuar una línea de transporte público entre el nuevo centro penitenciario y el centro de la ciudad, presentada por el GP Socialistas de Navarra.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 34 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento y Vivienda para informar sobre diversas cuestiones en relación con el puente de acceso a Liédena (Pág. 2).

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Amezketa Díaz (GP Bildu-Nafarroa) (Pág. 2).

A continuación interviene el Consejero de Fomento y Vivienda, señor Astiz Medrano (Pág. 4).

En un turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra el señor Amezketa Díaz, a quien responde el Consejero, las señoras Castillo Floristán (GP Unión del Pueblo Navarro) y Esporrín Las Heras (GP Socialistas de Navarra), el señor Jiménez Hervás (GP Nafarroa Bai), la señora Zarranz Errea (GP Unión del Pueblo Navarro) y el señor Mauleón Echeverría (GP Izquierda-Ezkerra), a quienes responde, conjuntamente, el Consejero (Pág. 6).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 34 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 42 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento y Vivienda para informar sobre la incidencia de los recortes presupuestarios de su Departamento (Pág. 11).

(COMIENZA LA SESIÓN A LAS 16 HORAS Y 34 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento y Vivienda para informar sobre diversas cuestiones en relación con el puente de acceso a Liédena.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Buenas tardes, señorías. Vamos a dar comienzo a la convocatoria fijada para el día de hoy en la Comisión de Fomento y Vivienda, en la que vamos a dar cuenta de tres puntos del orden del día. El primero de ellos es una comparecencia, a instancia del grupo Bildu-Nafarroa, en relación con el puente de acceso a Liédena, que ha sido solicitada por el señor Amezketa. Damos la bienvenida, por supues-*

Para exponer el asunto objeto de la comparecencia toma la palabra el señor Mauleón Echeverría (Pág. 11).

A continuación interviene el Consejero de Fomento y Vivienda, señor Astiz Medrano (Pág. 13).

En un turno de intervenciones de los grupos parlamentarios toman la palabra el señor Mauleón Echeverría, a quien responde el Consejero, las señoras Castillo Floristán y Esporrín Las Heras y los señores Jiménez Hervás y Amezketa Díaz, a quienes responde, conjuntamente, el Consejero (Pág. 16).

Se suspende la sesión a las 19 horas y 15 minutos.

Se reanuda la sesión a las 19 horas y 18 minutos.

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a valorar la posibilidad de adecuar una línea de transporte público entre el nuevo centro penitenciario y el centro de la ciudad, presentada por el GP Socialistas de Navarra (Pág. 25).

Para la defensa de la moción toma la palabra la señora Esporrín Las Heras. En el turno a favor intervienen la señora Castillo Floristán y los señores Jiménez Hervás, Amezketa Díaz y Mauleón Echeverría. Réplica de la señora Esporrín Las Heras (Pág. 25).

Se aprueba la moción por unanimidad (Pág. 27).

Se levanta la sesión a las 19 horas y 29 minutos.

to, como no puede ser de otra manera, al señor Consejero y a su equipo. Y, sin más preámbulos, para debatir sobre este primer punto del orden del día, tiene la palabra el promotor de la iniciativa. Señor Amezketa, cuando quiera.

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Muchas gracias, señor Presidente, arratsalde on. Muchas gracias, señor Anaiz Astiz, por su comparecencia. La comparecencia se solicita a raíz de unas preocupaciones que se nos transmiten por parte, fundamentalmente, del Ayuntamiento de Liédena y de vecinos de la zona, como consecuencia de una modificación en las indicaciones de límite máximo de peso en el puente que da acceso a Liédena desde la carretera 240. Como consecuencia de eso, solicito esta comparecencia y, a la vez, solicito una información al Consejero de Fomento y Vivienda, que he recibido*

ayer –me consta que no ha sido él quien más demoras ha ocasionado– y que, en todo caso, ha servido para poder ver cómo está el asunto.

La petición era cuál es la situación de seguridad actual de ese puente, cuál es el compromiso, si es que hay compromiso, de solución adquirido con el Ayuntamiento de Liédena y, en todo caso, el calendario previsto para un tráfico normalizado y sin restricciones de peso o restricciones más altas de las que pudieran ser aceptables en el puente. El puente, efectivamente, es muy antiguo, tiene unos ciento cinco años. En los años 2007 y 2009, cuando se le hacen una serie de verificaciones, se detecta que el puente tiene importantes deterioros y, además, en los informes que se hacen en aquellos momentos se quiere contar con este puente para el paso de transportes especiales empleados en la construcción de la autovía A-21, en una ruta que resulta estratégica, dice, en tanto en cuanto no se concluya la construcción de dicha autovía.

Los resultados de los informes de la revisión especial de cómo está el puente, que se hace a finales del año 2009, entre otras cosas dicen que por las deficiencias que tiene como consecuencia de la antigüedad, se ha de disponer una limitación a la carga máxima de los vehículos que circulen por el puente. Hay unos datos en función de las mediciones hechas, unos datos matemáticos habituales en construcción y habituales en arquitectura, y dicen que, según este criterio –el criterio que desarrolla– la limitación sería de veinticinco toneladas para los vehículos pesados, pero dice que ese cálculo resulta desfavorable para las necesidades que se tienen. Entonces, dice: si hiciésemos los cálculos de esta otra forma, esto supondría limitar la carga máxima a cuarenta toneladas, valor que se considera más próximo a la realidad que el planteado anteriormente. Y aún hacen una tercera prueba, es decir, una simulación con los mismos datos, porque los datos existentes de la situación del puente no son más que unos, hacen una nueva simulación, y dicen: de este modo el vehículo pesado a considerar como posible tendría un valor total de carga de ochenta toneladas. Es decir, con el mismo puente en el mismo informe dice: opción, veinticinco; opción, cuarenta; opción, hasta ochenta. Ya sé que esto es del año 2009, pero es así.

A la vez se hace una propuesta de reparación, y esa propuesta de reparación tendente a corregir los daños y a mejorar el comportamiento de la estructura y garantizar una mayor durabilidad, concluye, en definitiva, con un presupuesto. Y ese presupuesto de enero-febrero de 2010, sin IVA, es de 716.745 euros, que con el 18 por ciento de IVA, entonces no era el 18, serían 846.000 euros. Esta es la propuesta de reparación y el coste. Mientras tanto, el puente sigue funcionando como estaba funcionando y de la información que me han remi-

tido, yo tengo que deducir que a lo largo de este espacio de tiempo, marzo de 2010, es decir después de terminar esos estudios, entiendo que este es el dato, porque se ha controlado lo que pasaba, sobre todo si eran camiones con cargas fuera de lo habitual: un vehículo con 24 metros de largo, deduzco que son 93,5 toneladas de peso total, vehículo y demás, el 9 del 3 de 2010; el 23 del 10 de 2009 deben ser 94 toneladas; el 13 del 10 de 2011, en un camión que tiene nada más que 39 metros de largo, otras 90 toneladas; otra en la que no hay peso; otra que entiendo que son 138 toneladas; el día 25 del 11 un camión con 35 metros de largo y 121 toneladas de peso total. Todos estos son datos tomados por la Administración. Y el último, en diciembre, 115 toneladas por ese puente, controlado, vigilado mientras tanto, pero ha pasado por encima de ese puente en la situación en que estaba. Es obvio que el puente era absolutamente necesario para poder hacer la A-21 y está absolutamente claro que las vigas y todas esas cosas han tenido que pasar por ese puente, supongo que también algunas para la zona de Huesca, pero, en cualquier caso, para las de aquí.

A los pocos días de que todo esto ha ocurrido, resulta que aparece en el puente, a pesar de que en el informe me dicen el 5,5, no, eso debe ser un error; el 5,5 es esta fotografía, y ahí lo pone bien claro: puente de Liédena, 5,5 toneladas. Esto se pone allí, y la gente dice: pero ¿qué es esto?, mientras que en el puente había una señal de 60. Pero esto es un panel que está allí y que yo lo estuve fotografiando y que pone 5,5 toneladas. A los pocos días le pusieron un plástico, un papel blanco encima y ya queda inutilizado. Y después son 15 toneladas. Mientras tanto no se inicia el tráfico por la 21 el letrero formal sigue siendo el de 60, y de la noche a la mañana, cuando se termina, está ya abierta la A-21 y, por lo tanto, ya no es necesario, 15 toneladas. Esto conlleva problemas de tráfico de una parte a otra del pueblo, para entendernos. Hay una gasolinera, hay puestos de trabajo, o sea, hay problemas si eso se va a quedar así.

A la vez, sabemos que hay un proyecto de reparación al que me he referido antes. Olvidando lo que he dicho antes, luego la Administración hace un proyecto, creo que se inicia a partir de marzo de 2011, que, si se ha de hacer algo supongo que es el elemento válido, tiene una cosa curiosa, y es que ya no son setecientos y pico mil, ahora con IVA y todo son quinientos, pero, bueno, muy bien, eso quiere decir que se puede ahorrar dinero a pesar de todo.

Después de todo eso, a mí me siguen quedando algunas dudas importantes que me gustaría poder resolver o tener contestación del señor Consejero. En el proyecto último, las obras que se plantean entiendo que son para seguir dejando la carretera

con 6,50 metros de ancho, como está hasta ahora, pero dice muy claramente que los refuerzos que se hagan serían para poder soportar una posterior ampliación de hasta 11 metros. Creo que es claro y me gustaría que se confirmase.

Segundo. En el proyecto no me ha parecido que en ningún sitio se diga cuál tiene que ser la limitación, pero lo que sí he visto son contradicciones, porque en una página dice que el puente va a llevar un tráfico lento y no sé que más y da a entender que va a ser un tráfico no pesado. Pero en otro sitio dice –no sé dónde tengo los papeles, esto es culpa mía y de nadie más– que la estructura del puente, una vez reparado, no tiene ninguna limitación. Hablamos siempre no de ciento treinta toneladas, sino de las limitaciones normales que entiendo yo que pueden ser hasta las cuarenta toneladas, ¿no?

En definitiva, el presupuesto es diferente, como he dicho; habla de una duración de la obra de catorce semanas aproximadamente y la pregunta sería si, efectivamente, eso es así y, además, qué intenciones, qué propuestas, qué planes tiene el departamento para llevar a cabo esa reparación y dejarlo en condiciones de no limitación, sino la normal de peso. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezketa. Les recuerdo a sus señorías que el tiempo de intervención previo son quince minutos, por si a alguno le ha extrañado la larga intervención, que no suele ser lo habitual, del señor Amezketa pero estaba en su derecho. Posteriormente, para la réplica tendrá diez minutos. A continuación tiene la palabra el señor Consejero para responder a la intervención del señor Amezketa. Señor Consejero, cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA (Sr. Astiz Medrano): *Buenas tardes a todos. Como ya sabrán, desde hace unos meses, el Ayuntamiento de Liédena viene manifestando su preocupación por la situación del puente de su municipio: el puente sobre el río Iratí, en la carretera N-240, en el punto kilométrico 40+ 700, en su paso por el casco urbano de Liédena.*

Dicho malestar viene dado por el cambio del límite de toneladas permitidas para los vehículos en su paso por dicho puente. El mismo, en un principio estuvo sin limitación y posteriormente, en octubre de 2009 pasó a estar limitado.

Tras la reunión mantenida con la alcaldesa de Liédena el 15 de noviembre de 2011, en aras de clarificar la situación de límite permitido a los vehículos pesados, se solicitó a un ingeniero de Caminos, Canales y Puertos un informe en el que se revisaran a fondo los cálculos estructurales del estado actual para determinar con mejor criterio la limitación barajada inicialmente de 5,5 toneladas.

Debemos aclarar que dicha limitación de 5,5 toneladas no respondió en ningún caso a una decisión formal, sino a valoraciones técnicas realizadas a priori en el contexto de las conversaciones entre el personal técnico del departamento y el Ayuntamiento de la localidad.

El resultado del informe solicitado fue que la limitación definitiva se estableciera en 15 toneladas. Con definitiva queremos decir hasta que se ejecutara un proyecto de rehabilitación del puente.

También debo señalarles a ustedes que, como Consejero de Fomento y Vivienda, en todo momento he manifestado mi comprensión ante el problema que se suscita y he mostrado mi voluntad para tratar de encontrar los recursos necesarios para arreglar dicho puente a la mayor brevedad. Pero en ningún caso he querido comprometerme sin recursos.

Por mi parte, he solicitado en todo momento a los representantes de Liédena su comprensión ante la situación, tanto en las diversas conversaciones telefónicas como en las reuniones con representantes del Ayuntamiento de Liédena y con su alcaldesa, Beatriz Olleta.

Como ustedes ya conocen, o al menos sí el señor Amezketa, quien solicitó la petición de información, concretamente la número 00005 de registro, registrada el 9 de enero de 2012, ya en el año 2009 se habían emitido dos informes. En el primero, emitido por la UTE Sertecna-Fhecor, se dejaba constancia de la recomendación, por parte de esta UTE, de efectuar una inspección especial a esta infraestructura.

El segundo se hizo en noviembre de ese mismo año 2009, cuando se realizó dicha inspección especial, contando con las colaboraciones del servicio de extinción de incendios y salvamento acuático.

Tras esta inspección especial se redactó dicho informe, que en su punto sexto indicaba que era imprescindible –estoy leyendo textualmente– garantizar la circulación en condiciones de seguridad adoptando las medidas que fueran precisas, estableciéndose para ello un protocolo específico.

Conviene recordar que este puente data el año 1907 y que es una de las primeras obras de hormigón armado en España. La estructura del mismo se construyó hace más de un siglo para soportar sobrecargas propias de la época.

Cuando se llevó a cabo la inspección especial y se elaboró el informe en el que detallaban los daños del puente, la fase de ejecución de la A-21 se encontraba avanzaba y el puente era el único enlace entre ambos márgenes, con lo que se limitó el paso de vehículos de hasta 60 toneladas.

Además, de manera excepcional, el informe antes mencionado recogía la posibilidad de que

pasasen vehículos que superasen dicho límite, pero bajo vigilancia y condiciones especiales que se han tenido minuciosamente en cuenta.

De todo lo anterior tiene usted conocimiento, señor Amezketa, a través de la respuesta escrita que se le remitió ante su solicitud de información.

Por otra parte, como anteriormente he señalado, en noviembre de 2011 se redactó el informe sobre la limitación de sobrecarga actual en el puente. Este informe se redactó a petición del Servicio de Conservación, como respuesta a una petición expresa del Ayuntamiento de Liédena, tras una reunión mantenida con su alcaldesa.

Les resumo las principales conclusiones. En relación con los aspectos técnicos del daño del puente, el informe manifiesta que los estribos se encuentran en buen estado, pero la cimentación de la pila está muy comprometida, ya que ha perdido la protección de la escollera. Los pilotes están desprotegidos en alturas variables entre 2,5 y 3,4 metros, sometidos a la acción directa de la corriente y al impacto de troncos y objetos arrastrados.

Como consecuencia de los resultados, se ha redactado un proyecto de realce y rehabilitación que le devolverá al puente la capacidad portable al menos durante veinticinco años. Hasta entonces no debe de admitirse el paso de vehículos de más de quince toneladas.

El informe sobre la limitación de sobrecarga en el puente –de noviembre de 2011– decía que ya hay redactado un proyecto de rehabilitación, pero que hasta que este no sea ejecutado no debe admitirse el paso de vehículos de más de quince toneladas, ya que se puede poner en riesgo la seguridad de la estructura, de la circulaciones y, en última instancia, de las personas.

Con fecha 14 de diciembre de 2011 se remitió a la alcaldesa un escrito en el que se le informaba de lo que acabo de exponerles.

Ante esta situación valoramos los factores prioritarios. Ante cualquier situación en la que un peritaje técnico cuestione y advierta sobre la seguridad, debo decirles que sería una irresponsabilidad por mi parte obviarlo y hacer caso omiso. Lo primero es la seguridad.

No se trataba de trasladar problemas a nadie, sino de comprender el porqué de una decisión, la explicación lógica en términos de seguridad y qué origina dicha decisión.

Y en estos términos traté de trasladar a la alcaldesa y a otros representantes de la localidad la situación de seguridad en la que nos encontramos.

Quiero decirles, al igual que se lo transmití a los representantes del Ayuntamiento de Liédena, que tomar las medidas de seguridad que me advierten en un informe técnico no significa que

me desentienda ni me desvincule de buscar una solución al problema.

En lo que respecta a su pregunta acerca de nuestro compromiso de solución, debo indicarle que nuestro compromiso es absoluto, pero debo dejarle constancia de que durante la obra se hizo, de manera extraordinaria, una vigilancia especial para controlar los pasos de camiones y del estado del puente.

Debo indicar, asimismo, que desde que se ha producido esta situación hemos estado buscando posibles soluciones, pero que, en todo caso, respondan a criterios de seguridad, como prioridad, y a la obtención de recursos como necesidad inevitable para su reparación.

De la misma forma, he ido manifestando en reiteradas ocasiones a la alcaldesa y a los representantes de Liédena que en cuanto pudiésemos disponer de recursos procederemos a su reparación.

Con todo, les manifiesto el deseo y la voluntad del Departamento de Fomento y Vivienda para aprender de las experiencias y realizar la autocrítica sobre lo que va aconteciendo en cada caso.

Así lo he trasladado al seno del departamento y el ejercicio de la autocrítica en este caso debe ser que cuando se detecta un problema debe abordarse y presupuestarse dentro del conjunto de la actuación de que se trate y, en el caso que nos ocupa, debiéramos remontarnos a 2009, cuando se detectó el problema en la inspección que entonces se realizó. Nunca un problema deja de existir, aunque momentáneamente se obvие. También, que cuando se realiza una gran infraestructura no debemos limitarnos a cumplir con el hecho formal de remitirlo a exposición pública en los Ayuntamientos. Determinados proyectos requieren ser tratados con mayor detenimiento para detectar, en común con los municipios, los asuntos que pudieran verse afectados. Es decir, realizar un trabajo en cooperación entra las Administraciones.

Asimismo, desde el Departamento debemos trabajar los asuntos concretos con las localidades afectadas en un ejercicio de responsabilidad por ambas partes. Y esto es importante que sea entendido en su justa medida. Se trata de detectar los temas afectados por la realización de las infraestructuras y no de hacer una lista a los Reyes Magos de peticiones colaterales que nada tengan que ver con dicha infraestructura.

También les señalaré que este ejercicio de reflexión autocrítica lo extiendo también a otros ámbitos, para que, desde la comprensión, se dejen fuera las visiones localistas, sobre todo cuando tratamos cuestiones como la seguridad. El esfuerzo de ambas partes debe ir siempre dirigido a la búsqueda de alternativas paliativas.

Les reitero lo que transmití en las conversaciones mantenidas con los representantes de la localidad de Liédena y lo que he dicho hoy aquí mismo: en el Departamento de Fomento y Vivienda no vivimos ajenos a nada ni a nadie y venimos trabajando desde el mismo mes de noviembre de 2011 en la búsqueda de una solución.

Por todo ello, les manifiesto, en primicia, que la reparación del puente de Liédena se va a plantear en el año 2012 y ya estamos en ello. Esto será posible por el trabajo continuado del Departamento de Fomento y Vivienda para obtener los recursos necesarios para acometer esta rehabilitación.

Como en su momento indiqué a los representantes de Liédena, la voluntad de resolver esta situación debía estar sustentada en los recursos necesarios para abordarla y no en compromisos evasivos sin sustento presupuestario para regalar los oídos y demorar los problemas.

Deben saber que ya tenemos un proyecto inicial de reparación que debe ser contrastado ahora de manera detallada, aun cuando de manera estimativa puedo adelantarles un coste entre seiscientos y ochocientos mil euros.

Lógicamente, a partir de ahora se tendrán que dar los pasos necesarios, tanto medioambientales como de otro tipo, hasta llegar a la licitación y a la ejecución de este proyecto.

En todo caso, hablaremos con el Ayuntamiento de Liédena para tratar que esta actuación que abordaremos en este 2012 sea lo más coordinada posible entre los intereses de Liédena y la rapidez en la ejecución de esta obra tan necesaria.

Una vez acabada esta comparecencia me pondré en contacto con la alcaldesa de Liédena para transmitirle esta buena noticia para todos y en especial para esa localidad. Gracias, señorías.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Astiz. Para responder a la intervención del señor Consejero tiene la palabra el señor Amezketa.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Pues no añadiré muchas más cosas, aunque alguna sí. Primero, aquello que no encontraba antes, en un sitio decía: la elección de los bolaridos y barandillas se ha realizado teniendo en cuenta que por el puente no va a pasar tráfico pesado. Esto aparece en el proyecto iniciado en marzo de 2011, no en el viejo. Luego se habla de que las obras se van a hacer pesando en la ampliación a once metros: es preciso tener en cuenta que el cálculo y definición del recalque de la cimentación se ha realizado pensando en una futura ampliación de la estructura hasta alcanzar un ancho total de once metros, con el incremento de peso de la estructura que ello supone. Y eso lo dice en las páginas 10 y 11, pero*

en la página 15 dice: no será necesario establecer –estoy leyendo textualmente– ninguna limitación al paso de vehículos pesados en el puente tras la reparación de la estructura y su cimentación, pues a pesar de que los esfuerzos...

En definitiva, todo esto interesa muy poco ya, soy consciente, sobre todo después de la segunda parte de la intervención. Cuando he visto la primera me ha llamado la atención. He pensado: ¿aquí se va a acabar? Ya suponía que no, porque ayer por la tarde la señora alcaldesa ya sabía que se iba a hacer de inmediato. Alguien la había llamado para decirle: está resuelto el problema, hemos conseguido reunir los recursos y el Consejero se pondrá en contacto contigo. Y como eso me lo dijo ayer por la tarde, pues yo ya tenía que suponer que aquí se venía con la solución puesta, de lo cual me alegro. Y como esto no tiene más recorrido que el que se haga cuanto antes, pues eso, que se haga cuanto antes, teniendo en cuenta todos los problemas que puede haber en relación con los elementos que van a sufrir el periodo de limitación de peso, que son dentro del pueblo, y que se resuelva cuanto antes. Nada más. Muchas gracias y enhorabuena por haber tenido la gestión perfectamente resuelta.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezketa. Para contestar tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA (Sr. Astiz Medrano): *Permítame que conteste personalmente al señor Amezketa, dado que él fue quien inició la pregunta y quedo, evidentemente, a disposición de todos ustedes para las intervenciones que cualquier grupo quiera tener.*

Sobre el tema de las soluciones, me comenta que ya lo sabe la alcaldesa. La verdad es que sobre este tema hemos estado trabajando en el departamento hasta el viernes pasado para buscar los recursos, hasta que encontramos una solución, pero ya saben lo que suele pasar en estas cosas, los trabajos y las soluciones las buscan unos y otros suelen correr a ponerse la medalla. Yo había mantenido el tema, lógicamente, porque tenía hoy la comparecencia, por respeto a ustedes, que habían hecho la pregunta y posteriormente trasladárselo a la alcaldesa. El orden de factores no altera el producto, en este sentido, en cuanto que está, pero lo siento porque, insisto, por mi parte lo que quería es el respeto a ustedes que habían hecho la pregunta y la adecuación de fechas. Les digo que la solución del tema de los recursos la conseguimos el viernes. Quien haya corrido a colgarse medallones, allá él, ella o quien sea.

Debe saber, señor Amezketa, que, lógicamente, en el transcurso, desde que empezó esta historia, en 2005, ha habido muchos proyectos iniciales

sobre distintas soluciones para el puente, soluciones y alternativas que incluso el Ayuntamiento de Liédena venía planteando. En su momento se habló –esto es memoria histórica– hasta de posibles soluciones de que fuese solo peatonal, determinadas limitaciones, determinados tipos de vehículos... En ese transcurso, lógicamente, ha habido muchas historias y viene muy bien el ejemplo de que, seguramente, se ha hablado de barandillas, de bolardos. La solución que nosotros planteamos es lo que nos ha planteado en estos momentos el pueblo de Liédena y es que tenemos que buscar una solución para que cualquier transporte, independientemente de su peso, pueda atravesarlo. Y desde esta premisa, que tiene una connotación económica para el pueblo, hemos trabajado para ver cómo buscamos unos recursos, cómo hemos estamos rascando para poder hacer esta actividad de carácter prioritario.

También insisto en otra cuestión. En el departamento he planteado una reflexión autocrítica como la que le he dicho: no pueden posponerse a futuro actuaciones detectadas cuando se detectan y al margen de que salgan los problemas cuando se acaban de terminar las obras. Espero que eso no vuelva a pasar. Insisto, la buena noticia es que vamos a poder aprobar la actuación y lo que a mí me toca es que de esta experiencia el departamento aprenda o aprendamos en lo que tiene que ser una relación cooperativa entre el Gobierno de Navarra y el resto de Administraciones. Por mi parte, nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): ¿Más grupos que quieren intervenir? Por parte de UPN tiene la palabra la señora Castillo.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías. En especial, doy la bienvenida al Consejero de Fomento y al equipo técnico que le acompaña. La verdad es que, como ha dicho el señor Amezketa, ahora casi sobran las reflexiones que podemos hacer al respecto porque, en definitiva, el problema que él planteaba por medio de esta comparecencia finalmente ha sido resuelto por su departamento, algo de lo que, como parte del Gobierno, nos congratularnos, y además lo hacemos encantados, por su rápida gestión y el esfuerzo que supone que hayan podido hacer este proyecto, que haya consignación presupuestaria para acometerlo y que esta consignación, además, permita hacerlo en el año 2012.

Nos parece que es muy acertado por su parte, como Consejero, como responsable de un departamento, que es su obligación y su tarea, primar siempre la seguridad en estas cuestiones. Es algo muy acertado. Creemos que es lo que ha hecho desde el momento en que ha tomado posesión de su cargo y nos agrada, además, que, como ha anunciado al principio de la comparecencia, no se

comprometa nunca sin la constancia de que existen recursos porque, como bien se ha expuesto, esto es algo que a veces se hace por parte de algunos políticos, y nos congratula que el Departamento de Fomento, con usted a la cabeza, no lo haga porque, evidentemente, con eso gana usted, gana su departamento, gana el Gobierno de Navarra y ganamos todos los navarros. También nos parece interesante que haya habido, por su parte, una búsqueda de un informe técnico externo, porque siempre es mejor la visión de un tercero que nos dice si estamos acertando o no en la toma de decisiones con respecto a la seguridad.

A nuestro juicio, un puente que se construye en el año 1907 probablemente no solo está siendo deteriorado por el propio uso, sino por el paso del tiempo. Por lo tanto, creemos que los informes que se hacen en el 2009, efectivamente, se hacen no porque de repente en un día haya sufrido un deterioro puntual, casual, sino porque como, por sentido común se puede deducir, desde el año de construcción, el sucesivo uso continuado, el propio cauce del río Irati que tiene unas avenidas, a veces, importantes, que van quitando cimentación, parece que en los estribos también, lo que es muy importantes en la construcción de los puentes, esto significa que en ese momento sí que hubo una actuación. Probablemente, en esa circunstancia, por parte de los responsables del Ayuntamiento de Liédena no había la insistencia que ha habido ahora y creemos que quizá no se hicieron mayores inversiones en ese momento precisamente porque, con la limitación de carga que se estableció, no se entendió que se incurría en una mayor o menor inseguridad para los viandantes.

Lo que sí compartimos con usted y con su departamento es que las soluciones a este tipo de cuestiones nunca tienen que ser focalizadas de manera localista. No se deben patrimonializar las decisiones. La visión de la ordenación del territorio, la construcción de una vía de gran capacidad o esto mismo, que es el arreglo de un puente, no se deben ver, simplemente, porque en un momento dado, y no estoy diciendo que los responsables del Ayuntamiento de Liédena no estén velando por sus intereses, y esto ha pasado en otras localidades, el paso de vehículos de tonelaje importante y demás han dado problemas a la población, y todo el mundo ha querido que se hiciera una variante, una autovía, etcétera y se ha pedido al Gobierno de Navarra. Lo que queremos es que usted y su departamento de manera responsable, como está diciendo que va a hacer, recopilen toda la información, que no solamente se haga una evaluación de territorio pero reducido a los tránsitos, a los vehículos y a las necesidades a ese respecto, sino también de impacto medioambiental, de impacto sobre el ocio, sobre el turismo, sobre la economía, en definitiva, que luego, cuando se hacen estas autovías, lo que

ocurre en estas localidades es que, aparte de que se obtiene el beneficio mayor que se pretendía, que era evitar el tráfico pesado, a la vez se obtiene un déficit en cuanto que pasan menos vehículos y da la sensación de que, a lo mejor, puede ir en detrimento de factores económicos como el turismo o el ocio porque no existe ya esa oportunidad, sino que hay otra mejor para pasar por ahí, y antes nos veíamos obligados a pasar por el puente de Liédena para llegar a Aragón.

Entonces, nos parece muy interesante que esa evaluación de necesidades, que usted se ha comprometido a hacer, se siga haciendo desde Fomento y que esa ordenación del territorio se comprenda así. Por otra parte, como he dicho en un principio, nuestro grupo se congratula, y mucho, de que esta reconstrucción se haga y de que, además, se haga de manera tan inmediata y que ustedes tengan la capacidad de detraer la partida de alguna otra que seguramente también es necesaria, pero que les llevará un trabajo importante para dar cauce y salida a esta consignación presupuestaria. Nada más y muchas gracias.

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

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Hola, buenas tardes. En primer lugar, quiero, como siempre, dar la bienvenida a esta comisión al señor Astiz y al equipo que le acompaña, agradecerles la información que nos han facilitado con respecto a este problema y felicitarles, por qué no, porque cuando además de darnos las explicaciones oportunas, nos traen la solución y la puesta en marcha de ella, no tengo otra cosa que hacer que felicitarles por su agilidad en la gestión. Un problema que venía de antiguo, es de 2009, y que, efectivamente, no se había resuelto, nada más llegar y tras conocer este asunto ha sido capaz de encontrar los recursos necesarios para ponerlo en marcha. En ese sentido, le felicito.*

También quiero felicitarle porque la seguridad, como ya se ha dicho anteriormente, debe ser lo que más nos preocupe en nuestra gestión. Por supuesto, hacer las cosas bien, pero sobre todo la seguridad de las personas y de las cosas, pero especialmente de las personas. Creo que trabajar con ese criterio realmente es algo muy bueno y eso le beneficia a usted mismo por la gestión que está haciendo en esta materia.

En cuanto a la obtención de los recursos, estamos seguros de que los habrá detraído de alguna otra partida también necesaria, porque hoy en día con la escasez de recursos que tenemos seguro que a lo que los hubieran destinado tendría su fin, entonces esperamos que sean capaces de resolver

las otras cuestiones también porque me imagino que tampoco serían tonterías.

Una cosa en la que sí quería hacer hincapié es en la deslealtad de algunas personas, porque usted, como muy bien ha manifestado, ha esperado a dar la información de la resolución de este problema en esta Comisión e inmediatamente después llamar a la alcaldesa pero, efectivamente, alguien se ha adelantado y, por lo que ha dicho el señor Amezketa, ya le ha dado la información correspondiente de la resolución de este problema. Se constata que, al final, eso es cuestión de las personas y ahí poco podemos hacer, pero quiero decir que la política es un trabajo noble y yo creo que nos dedicamos a ello y también las personas que están en la gestión, que nos ayudan o que les ayudan en el departamento, debieran seguir estos criterios. Sin más, reitero mi agradecimiento y felicitaciones. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Esporrín. Por Na-Bai, tiene la palabra el señor Jiménez.*

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *Yo, señor Consejero, no le voy a felicitar porque diga que va a hacer las obras en el 2012, que me puede parecer bien. De felicitarle, le felicitaría por esa semideclaración de principios de la parte final de su intervención, de aprender de errores y de cuáles deben ser los criterios que se establezcan a la hora de prevenir y no encontrarnos con situaciones de ese tipo. Si va en la buena dirección, sí que me parece interesante esa reflexión que hace.*

Lo de que se ejecute en el 2012, evidentemente, es importante, es interesante cualquier intervención que suponga una inversión en estos momentos, pero como sabemos que el tercer Plan de Carreteras tiene ciento setenta actuaciones pendientes, de las cuales, estoy convenido, no se va ejecutar prácticamente ninguna, yo le preguntaría directamente al Consejero que me dijera cuál es el volumen del problema que estamos debatiendo. Una vez abierta la autovía –lo digo porque lo desconozco–, el puente de Liédena, a nivel de tráfico pesado, ¿cuál es el volumen del problema que estamos debatiendo? ¿Cuántos camiones de tonelaje por encima de lo que está establecido pasan o no pasan, se han contabilizado o no se han contabilizado? ¿Va a jugar ese puente el papel de enlace de entrada a la autovía por la parte que tiene que ver con Sangüesa, el polígono industrial de Sangüesa, etcétera? Porque, claro, además de que esté muy bien que se inviertan ochocientos mil euros como, insisto, hay ciento setenta actuaciones del tercer Plan de Carreteras que no se van a realizar, y es interesante saber que la prioridad está bien ajustada porque de lo que no me cabe duda es de que si le ha costado sacar el dinero es porque lo ha estado quitando de donde no se debería qui-

tar. Si no, lo habría tenido mucho más fácil. De eso no me cabe la menor duda.

Esa declaración de principios o de intenciones que hace usted ahí, ¿es real? ¿Por qué no se incorporó el arreglo de este puente a la ejecución de las obras de la autovía? Ese es el debate. Este puente se tendría que haber hecho todo a uno con la obra de la autovía y a cargo del presupuesto de la autovía. Y no estoy diciendo nada raro. Vemos que en la autovía del Camino se hicieron los enlaces y la entrada a todos los pueblos que incorporaba hasta un kilómetro de carretera de enlace hacia dentro y ni siquiera era una carta a los Reyes Magos, aunque a alguien sí que le tocó el regalo. Por ejemplo, a Bodegas Monjardín menuda entrada que le hicieron a la puerta de la bodega, a esos sí que les tocó el regalo de Reyes. Pero los demás enlaces, con la entrada a los diferentes pueblos de hasta un kilómetro, se hicieron con el dinero y dentro del proyecto de la autovía. Y este puente se tendría que haber hecho así y ahora no estaríamos en este debate. Pero como no se ha hecho, y de eso sí que hay que aprender, y no solamente se trata de que me parece que los Ayuntamientos de Tierra Estella en aquel momento fueron bastante más ágiles y más reivindicativos que lo que puede haber sido Liédena, sino que también la Administración tiene que estar por encima de la previsión de los problemas que se puedan generar y contemplarlos aunque no haya tal demanda. Bienvenido sea, y que no parezca que nosotros nos oponemos a que se haga la obra y que se haga en el 2012, pero sí me gustaría saber realmente si tienen dimensionado el problema que estamos discutiendo. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Jiménez. Señora Zarranz, por parte del Partido Popular, tiene la palabra.*

SRA. ZARRANZ ERREA: *Muchas gracias, señor Presidente. Yo también quiero dar la bienvenida al Consejero y a su equipo, como no puede ser de otra manera. Y yo sí que quiero felicitarle por dar solución al conflicto, porque al final aquí para lo que estamos es para eso, para solucionar problemas. Así que si al final la conclusión de todo esto es que se va a arreglar el tema en 2012, mi más sincera felicitación.*

Sin embargo, no acabo de entender cómo si desde 2009 existe un problema, se ha hecho un estudio y se ve que hay problemas, que el puente no aguanta suficiente carga, se ha ido derivando el problema año tras año, ocultándolo, como decía usted al principio de su intervención, no hablar del tema no significa que vaya a desaparecer. Tampoco entiendo cómo no se han consignado estas reparaciones en los Presupuestos Generales de Navarra para este año con una partida adecuada al respecto y de esta manera, quizá, no hubiera

tenido que andar rascando, como ha dicho, casi debajo de los rincones.

En cualquier caso, está clarísimo que la seguridad es lo primero y se va a solucionar el problema en 2012, con lo cual bienvenido sea. Muchas gracias.

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

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: *Muchas gracias. Seré muy breve porque están dichas la mayor parte de las cuestiones. Sí que le quiero tirar de la oreja, o igual me la tengo que tirar yo justo al acabar, pero tengo registrada una pregunta el 5 de enero sobre este asunto cuya respuesta que, yo sepa, ni me ha llegado al correo ni me ha llegado al despacho, por lo tanto, con el plazo más que incumplido de los quince días establecidos en el Reglamento. Me alegra enterarme ahora de este asunto y de su devenir pero, desde luego, está el Reglamento para contestar la pregunta parlamentaria en tiempo y forma. En todo caso, aunque sea tarde, también preguntaba algunas otras cuestiones referidas a esa zona, como si se había resuelto la solicitud de iluminación del enlace de Yesa de la autovía de la A-21, y tuve conocimiento posteriormente de que estaba en vías de solución. En todo caso, insisto, conviene que tengan más rigor o igual es que han registrado la respuesta pero no se ha remitido en papel ni por correo electrónico como suele ser habitual en otras preguntas parlamentarias.*

En todo caso, yo también he hablado con la alcaldesa de Liédena. No era una preocupación, como bien saben ustedes, solo de Liédena, sino que había varios escritos de todos los alcaldes de la zona destacando la importancia que tiene este enlace de cara a la economía de la zona, hablaban ellos de que en torno a ochenta puestos de trabajo podrían verse afectados. Además, también insistían en la rapidez porque, desde luego, lo que nos trasladaban era que ya se está notando, y mucho, en la actividad económica de la zona y que tienen el problema desde que se ha producido la apertura de la A-21 y sobre todo desde que se han colocado, como decía el señor Amezketa, las señales que impiden el paso a vehículos de más de quince toneladas. El problema está ahí y a mí me han insistido en que les presionáramos para que los plazos sean lo más breves posibles, si ese 2012 es para mediados, para finales, para cuándo. Y, en todo caso, sí que me gustaría que nos concretara de qué partida o partidas presupuestarias va a detraer esto para financiar esta obra y, por tanto, qué otras cuestiones se van a dejar de hacer de las previstas inicialmente en el presupuesto de 2012. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Mauleón. Para contestar a las intervenciones de los grupos tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA (Sr. Astiz Medrano): *Muchas gracias a todos. Voy a intentar responderles a lo que me han planteado. Desconozco la insistencia del Ayuntamiento de Liédena en el 2009. La realidad, entre otras cosas, es que yo no estaba y no lo sé, pero lo que sí es cierto, en el aspecto que he hecho de autocrítica creo que lo he dicho, precisamente la colaboración que tienen que haber entre las Administraciones, y en este tema sí que tiene que tener un especial protagonismo el Gobierno de Navarra, es, lógicamente, que cuando se hace una gran infraestructura, la que sea, se analicen las consecuencias y las secuelas. En este tema, lógicamente, no tenemos la misma responsabilidad quienes estamos en el Gobierno que quienes están en los Ayuntamientos. Es cierto que también, todo hay que decirlo, como conocen quienes han estado en los Ayuntamientos, aquí hay historias para todos los gustos, es decir, de lo que en un momento se planteaba, lo que en otro momento se dejó de plantear..., y, al final, cuando surge un problema colectivo en la zona normalmente suele haber mucha desmemoria de lo que se dijo o se dejó de decir. Me da igual. La realidad es que aquí se había suscitado un problema unido a una gran infraestructura, y lo que a mí me toca es asumir la autocrítica en el sentido positivo de la autocrítica y es ver cómo aprendemos, y el Gobierno de Navarra tiene un especial interés en aprender que estas cosas que afectan a los Ayuntamientos se hagan con cooperación, que cuando mandemos un proyecto a exposición pública no nos limitemos con cumplir con el expediente de que hemos mandado el proyecto al Ayuntamiento y ya está, que han pasado los dos meses o el mes de exposición pública y ya está, porque luego en todas las infraestructuras termina habiendo problemas y es porque no ha habido nadie que haya ido a explicar –conocemos también los recursos limitados de los ayuntamientos, sobre todo de los pequeños– qué incidencia tiene un camino, qué incidencia tiene no sé qué iluminación, qué incidencia tiene no sé qué rotonda. O sea, mi planteamiento es crítico hacia dentro.*

Alguien decía que ya lo sabía la alcaldesa de Liédena, pues bien para ella. Mi labor fundamental, insisto, es haber buscado los recursos y haber estado trabajando para ello. ¿Que podía haber brindado al sol el día que estuve con ellos diciéndoles que este tema se iba a solucionar?, porque, de verdad les digo a ustedes, no es nada agradable, cuando sabes que hay un componente de razón y cuando hay un componente de afección a una zona y a un pueblo, tener que decirles: sí, pero en estos momentos prima la seguridad. Y es muy

difícil también, y por eso digo que de alguna forma esa labor colectiva que tenemos que llevar entre todos, decir que cuando estamos hablando de seguridad estamos hablando... Ya sabemos lo que son los seguros y los que son las cosas, es decir, no nos acordamos, como se suele decir, de Santa Bárbara más que cuando truena. Puede pasar, no puede pasar..., ese es un poco el tema, que cuando hay una serie de temas que afectan a la seguridad, lógicamente, tenemos que tener esa visión más de conjunto que local. Insisto, unos hemos trabajado para buscar los recursos, otros han transmitido la información. Me da igual, yo si no se lo transmití el viernes a la alcaldesa, fue sencillamente porque, dado que tenía la comparecencia hoy, pensé que qué mejor que trasladárselo en primicia a ustedes, que además se habían preocupado de este tema.

Estoy de acuerdo con usted, señor Jiménez. Cuando resolvemos un problema, no se trata de felicitación, independientemente de que les agradezco a todos lo que han dicho. Es decir, es un tema, entre comillas, de que para eso nos pagan, ¿no le parece?, para tratar de buscar soluciones. Muchas veces, desgraciadamente, aunque las busquemos, no las encontramos, sobre todo cuando estamos hablando de recursos.

En cuanto al problema, aquí hay dos cosas. En el tema de la dimensión, posiblemente mi percepción de la dimensión sea menos sobredimensionada que la que tienen en la zona, pero es comprensible. Es decir que cuando una zona vive en parte del turismo de invierno, que se generen dificultades para pasar un autobús cargado, que se tienen que bajar o no se tienen que bajar..., posiblemente el tema también se dimensione. Posiblemente en la señalización tampoco hayamos estado demasiado afortunados en algún momento, porque lo que se quería limitar era el puente, pero también sé que se puso en una rotonda, lo que pudo dar lugar a confusión. También es cierto que en las conversaciones que se tuvieron con el Ayuntamiento en su momento, cuando se abordó el tema de las 5,5 toneladas era porque había un planteamiento de peatonalización, y era un comentario dentro de esa conversación. Seguramente, todo se ha sobredimensionado, pero, al final, la mayor es la siguiente: un tema que tenía que haber estado resuelto en 2009, y es una autocrítica lo que estoy haciendo, no se hizo. Y trasladar un problema, y eso es lo que a mí me preocupaba, a una zona sobre algo que tenía que haber estado resuelto cuando tuvo que estar resuelto, es muy difícil mirar a la cara a la gente. La sobredimensión o la dimensión, bueno, el Ayuntamiento de Sangüesa dice que es muy elevada, el Ayuntamiento de Liédena dice que es muy elevada.... Yo no tengo esa percepción tan global, pero entiendo que hay un tema de sentimiento de zona y que se había gene-

rado una limitación que no tenía que haberse generado.

Estoy de acuerdo con usted, señor Jiménez, y ese tema sí que me lo miro hacia dentro en lo que a mí me toca. No puede ser que no se contemplen con más cariño, cuando se hace una gran infraestructura, las secuelas que tiene. También he dicho otra cuestión, y ustedes conocen ese tema, he dicho que en su justa medida, porque también nos encontramos con que sobre una gran infraestructura –es lo que decía yo de carta a los Reyes Magos– hay quien cuando se hace una variante quiere que se le resuelva el problema, el camino que además no es del Ayuntamiento, sino que es de los regantes y no sé qué, no sé cuántos, es decir, todo en su justa medida.

No tengo una explicación coherente para decir por qué un tema detectado en 2009 ha derivado. No tengo una explicación, se lo digo de verdad, señora Zarranz, no la tengo, así lo tengo que reconocer, lo he transmitido en el departamento y ese precisamente es un elemento de reflexión autocrítica. Cuando tuvimos conocimiento, lógicamente, ya estaba absolutamente avanzado todo el tema de la consignación presupuestaria. También es cierto que en ese momento se estaban barajando otras soluciones, incluso no sé si en convivencia, en connivencia con el propio Ayuntamiento, pero las cosas luego derivan como derivan y también hay que entender lo que pasa cuando determinados temas hasta se pueden sobredimensionar. Aquí hay también una serie de situaciones colaterales que les tengo decir. Había una cierta sospecha de que este tema iba unido a que se haría también esa especie de rotonda que se llama la Puerta del Pirineo, había un interés de que allá fuese fulano, de que fuese mengano, que se iba hacer no sé qué, que entra en competencia con la gasolinera... La realidad no es esa, pero le quiero decir que cuando las cosas se sobredimensionan, no sé por qué, tenemos una cierta tendencia al planteamiento un tanto conspirativo.

Con respecto a lo que decía el señor Mauleón, yo también le dije al Ayuntamiento que sabía que se estaba generando un problema, pero no lo sobredimensionemos o que no haya alguien que se ponga la venda antes de tener la herida, porque también ha habido una realidad económica que se ha dado en Liédena, y es que mientras la autovía de Jaca se ha estado construyendo ha habido seiscientas personas allá trabajando y una parte importante de su actividad económica, comidas, estancias, etcétera, era en Liédena. Cuando se ha acabado la obra –estamos hablando de seiscientas personas o de muchas personas–, en la dimensión del problema, si alguien dice: no me vienen a comer los que me venían a comer a mediodía, ni me vienen a dormir los que venían a dormir es

como si cualquier bar de Pamplona, con los fríos que ha hecho, un día dice que no le entra la gente que le entra en Sanfermines con calor y demás. Ese es un poco el tema.

Señor Mauleón, de verdad, y tiene toda la razón, desconozco el tema de su pregunta. Lo preguntaré y me preocuparé, es decir, desconozco por qué no tiene la contestación, desconozco si ha llegado o no ha llegado, pero le aseguro que me interesaré, entre otras cosas porque, si ha sido así, tengo que excusarme y darle la razón, pero me preocuparé. No tengo respuesta. Muchas gracias a todos ustedes.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Consejero. Señorías, antes de dar paso al segundo punto del orden del día haremos un receso de cinco minutos.

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 34 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 17 HORAS Y 42 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Fomento y Vivienda para informar sobre la incidencia de los recortes presupuestarios de su Departamento.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Reanudamos la sesión, señorías, para dar cuenta del segundo punto del orden del día, en el que Izquierda-Ezkerria ha pedido la comparecencia del Consejero de Fomento en el Parlamento para que dé cuenta de tres cuestiones. En primer lugar, cómo van a incidir los recortes presupuestarios del departamento en los servicios, programas y proyectos que realiza y de qué manera van a afectar a los ciudadanos, agentes sociales y empresas que los utilizan. En segundo lugar, con qué prioridades actuará su departamento en el caso de que las previsiones económicas y presupuestarias no se cumplan y el Gobierno acuerde mayores recortes. Y una tercera cuestión es qué previsiones ha realizado sobre la posible incidencia de los recortes del Gobierno central en su departamento y con qué criterios y prioridades actuará en este escenario. Para dar cuenta de la comparecencia tiene la palabra su promotor, el señor Mauleón.

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: Buenas tardes de nuevo. Arratsalde on. Creo que está muy claro cuáles son los objetivos de esta comparecencia. Es lo que tiene el trámite parlamentario, ya está avanzado el mes de febrero y nosotros hubiéramos querido conocerlo muy al inicio, pero en todo caso las cuestiones son evidentes. Se acaban de aprobar unos presupuestos con unas cifras determinadas, este es un departamento muy afecta-

do por los recortes, por más que en las cifras absolutas quede maquillado por la importante cantidad que se destina al tren de alta velocidad, pero lo cierto es que, por ejemplo, la política de vivienda se ha reducido algo más de un 20 por ciento, el mantenimiento y mejora de las infraestructuras municipales en torno al 50 por ciento, las disponibilidades presupuestarias para el plan de carreteras también han sufrido una merma muy importante. Por tanto, queremos saber, con base en esa situación, qué se puede hacer, en qué se va a priorizar lo poco que queda o lo relativamente poco o lo relativamente mucho, según se mire por cada cual, y en qué se van a priorizar las políticas del Gobierno y, sobre todo, qué cuestiones se van a postergar para años futuros, fundamentalmente lo que tenga que ver con infraestructuras, etcétera.

Por otra parte, también hemos conocido algunos cambios que, si bien a este departamento no le afectan muy directamente, sí que es cierto en algunos casos sí, como es la eliminación a futuro de la ayuda a jóvenes para la emancipación y, por tanto, al acceso a la vivienda e, igualmente, si bien en Navarra no se habían aplicado las modificaciones en materia de desgravaciones fiscales de la compra de vivienda, que, como sabemos, contraviene lo que había aprobado el Gobierno de Zapatero y se vuelve a la situación anterior a que se pusiera coto a las desgravaciones a personas con rentas superiores a los algo más de veinte mil euros, creo recordar. Entonces, quisiéramos saber qué incidencia va a tener este asunto e imagino que, a diferencia de lo que ha ocurrido con las ayudas a los moderados nivel dos que tenían un presupuesto o que van a suponer algo más de ciento sesenta mil euros, el departamento del Gobierno de Navarra no va a asumir el recorte de las ayudas a los jóvenes para la emancipación.

Se ha dicho por activa y por pasiva que los ingresos se van a ver mermados porque estamos ante un presupuesto que se hizo con unas previsiones de crecimiento del producto interior bruto del 1,9 por ciento. Es cierto que se ha aprobado una reforma fiscal que en parte va a corregir esa disminución de ingresos, pero en todo caso a nosotros nos preocupa una serie de cuestiones. Queremos saber si estamos en tiempos de poder garantizar que, por ejemplo, toda la política de subvenciones a la compra de vivienda se va a poder al menos mantener en la demanda que existía a lo largo de 2012; si podemos garantizar que no se va a producir ningún recorte más; si podemos asegurar que las ya recortadas ayudas a la rehabilitación de vivienda, al menos en lo que establece la nueva normativa, se van a garantizar a lo largo de 2012 y no se pueden ver nuevamente mermadas.

Finalmente, también hay algunas cuestiones que nos están preocupando de la situación en general del tema de la vivienda. Recientemente, su departamento, usted mismo, creo recordar, aportaba una serie de datos que nos han parecido preocupantes, sobre todo, dadas las prioridades con las que se hicieron en los presupuestos del departamento o por lo menos como nosotros las entendemos. Según los últimos datos que aportaba usted, de las más de siete mil solicitudes de vivienda protegida del censo único, cinco mil doscientos cuarenta estaban solicitando alquiler y solo mil doscientos setenta y cuatro compraventa y quinientas ochenta y tres, ambas. Con esta situación, no vemos que las prioridades que se están aplicando para fomentar el alquiler vayan en consonancia con la demanda social. Son datos que nos llaman la atención por lo menos a primera vista.

También nos ha sorprendido que se hiciera público que hay algo más de treinta y ocho mil viviendas desocupadas en la Comunidad Foral y no estamos viendo que haya ningún tipo de política, o por lo menos muy pocas, y no hemos conocido ningún dato sobre que esté funcionando la política de cómo fomentar la puesta en el mercado, fundamentalmente en el mercado del alquiler, de esa bolsa de vivienda vacía que facilite el acceso de las familias, de las personas a la vivienda. Igualmente, también estamos viendo cómo todas las comunidades están tomando iniciativas respecto a los desahucios que en tan importante medida se están produciendo como consecuencia de la situación de crisis económica y de que muchas familias, que han caído en el desempleo, no pueden afrontar el pago de sus hipotecas. Hay experiencias, como en Cataluña, donde se han creado comisiones de intermediación, de tener una política activa hacia los bancos para que apliquen políticas que se asemejen a la dación en pago, etcétera. Desde luego, sabemos que en Navarra, desde el comienzo de la crisis, más de dos mil personas o familias se han visto en una situación de tener embargada su vivienda y nos gustaría conocer si desde el departamento se tiene idea de establecer o de procurar, sabiendo que las competencias fundamentales son del Gobierno de Madrid, hacer algo, si se piensa hacer.

Fundamentalmente estas eran las cuestiones que le queríamos plantear. Una última cuestión era que otro de los datos que está preocupando a todo el mundo es qué está ocurriendo para que haya porcentajes tan importantes de renuncias de VPO y fundamentalmente de VPT. Es obvio que tiene que ver con el acceso al crédito. Hace poco se informaba de que el anterior convenio con Caja de Navarra había, de alguna manera, vencido o no se podía terminar de aplicar y que se estaba intentando llegar a acuerdos con las entidades bancarias, pues, en fin, nos gustaría saber qué medidas

o qué previsiones hay de que se pueda facilitar el crédito para que esas familias que son adjudicatarias de una VPO realmente puedan acceder a la misma. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Mauleón. Para responder a esta petición de comparecencia con las cuestiones mencionadas, tiene la palabra el señor Consejero. Señor Astiz, cuando quiera.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA (Sr. Astiz Medrano): *Buenas tardes de nuevo a todos. La verdad es que los añadidos que ha hecho a su petición son múltiples, lo que nos llevaría mucho tiempo. En el apartado de preguntas trataré de contestar a algunas de ellas, pero inicialmente me voy a ceñir, lógicamente, a su petición de comparecencia con respecto al conjunto del departamento.*

Para contextualizarles cómo van a incidir los recortes presupuestarios del Departamento de Fomento y Vivienda en su actividad, permítanme que les exponga un breve análisis del presupuesto de gastos de 2012 del Departamento de Fomento y Vivienda para que partan junto conmigo, con una visión homogénea y clara de los números. El presupuesto de Fomento y Vivienda aumenta en un 32,1 por ciento respecto al presupuesto de 2011, con un presupuesto inicial superior al del año anterior en 78,3 millones de euros. Pero este dato es tan solo aparente. Si se analiza el presupuesto de Fomento y Vivienda por capítulos económicos, verán que existe un notable esfuerzo de contención en capítulo I –gasto de personal–, así como en capítulo II –gastos corrientes y servicios–, ya que en éste último, si no tenemos en cuenta el gasto derivado de las concesiones de la A-12 y de la A-21, el gasto disminuye muy por encima de la reducción media del conjunto del Gobierno. En los capítulos IV y VII de gasto –transferencias corrientes y de capital, respectivamente–, en el actual escenario el departamento ha priorizado sobre todo responder a los compromisos derivados de las medidas anticrisis de vivienda puestas en marcha por la Ley Foral 6/2009, de 5 de junio, de Medidas Urgentes en Materia de Urbanismo y Vivienda. En definitiva, dar respuesta a los derechos adquiridos especialmente en Vivienda, que no tenían consignación presupuestaria y además hacerlo manteniendo las ayudas a la vivienda protegida, a la rehabilitación y al alquiler. En cuanto a Transportes, aun cuando se ha mantenido casi invariable su monto presupuestario respecto a 2011, también deberemos reajustarlas desde una asignación más eficiente de los recursos. Pero, sin duda, el capítulo presupuestario más afectado de este departamento es el de la inversión.

En el presupuesto del Departamento de Fomento y Vivienda se incluye la financiación del

tren de alta velocidad –yo siempre le llamo de altas prestaciones, pero me remito a cómo está recogido en el convenio– prevista en convenio firmado entre la Comunidad Foral de Navarra y el Estado para el ejercicio 2012, que se eleva a 134 millones de euros. Les reiteraré algo que siempre les he dicho: este importe no se considera como gasto del Gobierno de Navarra a los efectos del cómputo del objetivo de estabilidad puesto que se incluye como gasto del Estado en términos de contabilidad nacional, por lo que no supone una reducción en la capacidad de gasto para el presupuesto de la Comunidad Foral. Por lo tanto, las inversiones reales de este departamento disminuyen un 25,38, pasando de 63,49 millones de euros en 2011 a 47,38 millones de euros.

En definitiva, si eliminamos del análisis el gastos del TAV, ya que es un gasto que no computa a efectos déficit puesto que es por cuenta del Estado, y las deudas contractuales de las concesiones públicas existentes, puesto que se pueden asimilar conceptualmente al gasto por la deuda pública, el resto de gastos de Fomento y Vivienda disminuyen un 15,47, pasando de 158,6 millones de euros a 134 millones de euros. Por tanto, este departamento es el que más disminuye respecto al presupuesto de 2011.

Les hablaba en mi comparecencia, al inicio de legislatura, del sentido de la realidad, la transparencia, el rigor, la responsabilidad y la receptividad como principios básicos para llevar a cabo las competencias de este departamento, y que en las actuales circunstancias económicas es necesario abordar las materias de año en año.

También les decía que las pretensiones serían, y deben seguir siéndolo, la creación de empleo responsable desde la inversión pública, la activación de sectores empresariales, la cohesión territorial de Navarra, la ejecución de obras socialmente responsables, la ejecución de políticas de vivienda adaptadas a la sociedad actual, así como la importancia del mantenimiento de nuestro patrimonio público en términos de infraestructuras y redes de carreteras. Pero ya les anunciaba que este departamento, históricamente inversor, estaba abocado a dar un giro de ciento ochenta grados en 2012.

Aun y todo, señorías, les expuse las líneas de actuación prioritarias de cada una de las áreas del departamento. Pero desde las experiencias presupuestarias del pasado, debo reiterarles que es imprescindible que controlemos bien qué hacemos y, sobre todo, qué prometemos para no dejar déficits y compromisos imposibles de ejecutar.

Mirando al futuro, pero empezando desde este complicado 2012, tanto social como presupuestariamente, en el que la inversión recurrente y básica de este departamento es casi inexistente, debo

reincidir en recuperar el esfuerzo inversor que siempre ha caracterizado a este departamento y que debe seguir siendo así.

Una parte importante del desarrollo económico depende de las infraestructuras, del transporte y de la vivienda. Y hoy, los sectores económicos de obras públicas y de vivienda están especialmente dañados.

La dificultad reside, precisamente, en mantener este esfuerzo inversor necesario a futuro desde las limitaciones presupuestarias. Esto nos exige hoy poner orden, optimizar el presupuesto, priorizar las actuaciones y racionalizar el gasto, por lo tanto, se acabaron las licitaciones de las obras faraónicas, se acabaron los convenios vacíos de contenido y sin consignación presupuestaria. No nos podemos permitir invertir donde no se derive un efecto dinamizador de la economía y de la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos a corto o medio plazo.

Por tanto, los principales efectos de la limitación presupuestaria total en este año 2012 se van a ver reflejados fundamentalmente en la no licitación de obras nuevas; la limitación de las ayudas a vivienda, salvando las ayudas a la protección de vivienda y las ayudas a la rehabilitación; y el reordenamiento de las líneas de transporte de viajeros.

Pero les pido que dejemos de interpretar los efectos desde un enfoque negativo, ya no tiene sentido. Les animo y les pido que asuman la responsabilidad que les toca en todo esto como cargos electos por parte de la sociedad navarra.

Las dificultades para todos son evidentes, es lo que hay aquí, en nuestra Comunidad Foral, pero si miran a otras comunidades no muy lejanas, ocurre más de lo mismo, cuando no peor.

Sé que son responsables y que hacen un seguimiento exhaustivo de la actividad del departamento y por eso quiero y deseo que sigan haciéndolo, que evalúen todas las posibilidades y que ejerzamos un rol colectivo para pensar así, colectivamente, y con la preocupación por las empresas de los sectores afectados, los puestos de trabajo que se van mermando y por las condiciones de bienestar social que también van viéndose afectadas. Todo ello en su conjunto se merece lo mejor de nosotros y de nuestra dedicación, y es a lo que nos debemos.

En mi caso, y desde la actitud y la responsabilidad de hacer prosperar las actuaciones de este departamento, les expongo los ejes principales sobre los que se van a ir asentando las medidas en cada ámbito de actuación.

En política de vivienda, es mi voluntad mantener y equilibrar los presupuestos. Como socialista, siempre he apostado por la política de vivienda protegida y desde este departamento seguiremos

facilitando el acceso a la vivienda protegida y la ayuda a las rentas más bajas. Unido a ello, vamos a seguir actuando sobre el alquiler como tendencia creciente de acceso a la vivienda y la rehabilitación como medidas de ayuda.

La búsqueda de instrumentos de financiación es una actuación necesaria. Es imprescindible la liquidez tanto para los demandantes de vivienda que necesitan acceder a la compra de vivienda protegida, como para las empresas que las ofertan, que necesitan dar salida a sus promociones.

Estamos trabajando por buscar nuevas y mejores líneas de financiación, buscando la colaboración con entidades financieras, dada la dificultad crediticia real que hace aún más restrictiva la concesión de todo tipo de préstamos.

También hay que implementar, y en ello estamos, nuevas líneas de financiación para los promotores que, como les digo, pertenecen a un sector con gran dependencia de la liquidez.

El objetivo fundamental siempre será facilitar el acceso a la vivienda tanto en compra como en alquiler, teniendo en cuenta la diversidad de necesidades de la ciudadanía.

Todo ello deberá estar legislado de forma actualizada con sentido contemporáneo, actual, y por ello es necesario mejorar y flexibilizar el marco jurídico.

Pero, por supuesto, priorizar los recursos disponibles, sí, pero siempre consiguiendo un equilibrio presupuestario entre los derechos que generemos y los recursos de que disponemos, y, además, pagando los derechos ya adquiridos que en su momento se dieron sin consignación presupuestaria.

Aprendamos entonces de lo ya ocurrido y controlemos bien qué hacemos y sobre todo qué prometemos, porque luego nos encontramos con déficits y compromisos imposibles de ejecutar.

En cuanto a la ordenación del territorio se refiere, vamos a poner un especial empeño en que todos los asuntos concernientes a la ordenación territorial cumplan los aspectos formales requeridos desde el inicio. Va a ser premisa básica de trabajo la importancia de la correlación entre lo técnico y lo jurídico.

De esta forma, no solo evitaremos o minimizaremos la subsanación de errores formales debidos a la ausencia de esta correlación, sino que conseguiremos mejorar en buena medida la aceleración de los procesos, sobre todo cuando se trata de favorecer la creación de actividad económica.

Los planes sectoriales de incidencia supramunicipal no deben convertirse en cuellos de botella ante la creación de iniciativas que deriven en actividad económica, siempre y cuando se acredite y

demuestre la viabilidad y el fin lícito y autorizable de la actividad.

También será eje de actuación mantener la seguridad jurídica y desarrollar la cohesión territorial, en coherencia con la accesibilidad de las infraestructuras y comunicaciones.

La cohesión territorial está ligada a la visión global de Navarra, recogida en los planes de ordenación territorial que establecen la dirección y tendencia estratégica de las cinco áreas territoriales de Navarra con sus cinco POT.

En materia de transportes, vamos a abordar un plan de modernización que asegure una reorganización y un reordenamiento de los servicios de transporte de viajeros para asegurar la viabilidad, la sostenibilidad del servicio y, sobre todo, la optimización de los recursos.

La ausencia de información para establecer una organización óptima de los servicios de transporte de viajeros ha sido la principal causa para trabajar en un necesario análisis territorial de los servicios y poder realizar así una adaptación a las necesidades reales de los usuarios y la optimización de las rutas en términos de costes y asegurando la calidad. Por lo tanto, el sistema de información va a ser clave en la política de transporte.

El aprovechamiento de infraestructuras debe priorizarse en aras de favorecer el transporte, tanto de viajeros como de mercancías, en cuanto a la accesibilidad al propio servicio, como en cuanto a la rentabilidad del servicio. Es obvio que en cuanto a transportes de mercancías se refiere, la escala de evaluación y actuación es diferente. Hay que ampliar la lente y pensar en el desarrollo de la logística como sector de actividad y en el desarrollo del transporte como canal de distribución entre producto y consumidor.

Respecto a las obras públicas, ante la ausencia de recursos durante 2012, hay que reformular las diferentes prioridades del tercer Plan de Carreteras, el cual debe ser adaptado a la actuación situación económico-presupuestaria.

Su actualización pasará por la priorización de las obras de menor presupuesto que correspondan a cuestiones de mejora y seguridad y aquellas actuaciones de ineludible ejecución.

Será prioridad fomentar aquellas obras de menor importe o aquella que pueda ser anualizada para generar actividad a la empresas y, con ello, empleo en Navarra.

El proyecto del tren de altas prestaciones debe ser abordado y desarrollado con coherencia, adecuando los tiempos, con una visión de conjunto, no solo en cuanto a la puesta en valor de esta infraestructura, como ya les trasladé en mi anterior comparecencia, sino que, por supuesto, esa visión glo-

bal también debe ser implementada en la gestión del propio proyecto.

Buscaré la adecuación de plazos y sus fases conforme a la planificación a nivel estatal y conforme a la necesaria replanificación que ello conlleve a nuestro corredor ferroviario de altas prestaciones, desde Zaragoza hasta su conexión con la Y vasca.

Necesitamos licitar, pero dentro de un cronograma global, pautado y pactado. No quiero segmentos de vía, sino un proyecto bien articulado y bien planificado.

No voy a extenderme hoy con recordarles las necesidades de reconceptualización, de replanificación y de gestión de nuestro corredor, desde su inclusión en la red básica transeuropea. Se lo dije y lo repito, esta red se va a ejecutar sí o sí, es un proyecto europeo, los vecinos compiten por ello, y nosotros debemos posicionarnos y asumir una decisión colectiva.

Por otra parte, debemos también mejorar la coherencia entre el binomio inversión-conservación. Será prioritario buscar así ese equilibrio por mantener el valor patrimonial de nuestra red de carreteras y del conjunto de infraestructuras públicas.

Les reiteraré, por tanto, que este 2012 es especialmente duro para un departamento especialmente inversor como es el de Fomento y Vivienda, y que deberá paliarse en los ejercicios presupuestarios sucesivos. Y esto porque necesitamos actividad generadora de empleo y riqueza, necesitamos obras para continuar con la calidad de servicios a nuestros ciudadanos y localidades, y necesitamos actividad recurrente.

El Departamento de Fomento y Vivienda necesita un presupuesto recurrente en su capítulo de inversiones para las obras ordinarias. Una vez más, aprendamos de lo que ha sucedido en el pasado. No deben nunca ni confundirse ni asimilarse a los planes de inversión sectoriales del conjunto del Gobierno, como fue el Plan Navarra 2012, con un presupuesto de inversión y conservación ordinario que debe tener este Departamento de Fomento y Vivienda.

Un plan de inversiones del Gobierno a cuatro o cinco años tiene otros objetivos y, por tanto, otra consignación presupuestaria que en ningún caso debe subsumir ni limitar el de la inversión recurrente.

Señorías, necesitamos el valor económico de la recurrencia porque es el que genera PIB, empleo, año a año.

Les indicaré que, desde mi punto de vista, este departamento debería tender a contar con un presupuesto anual de inversión para obra recurrente

y de conservación que estimo en torno al 3 por ciento del techo del gasto presupuestario.

La política de Fomento y Vivienda necesita ingresos recurrentes ya que una buena parte de la economía navarra depende de los sectores económicos vinculados a este departamento. La necesidad de que Fomento y Vivienda cuente con ingresos recurrentes va ligada a objetivos muy claros, concretos y poco discutibles seguramente, como son la creación de empleo y el incremento económico; la cohesión y equilibrio territorial, la mejora de la eficiencia de los recursos públicos haciendo que toda inversión, además de tener comprometidos sus recursos plurianualizados, tenga siempre en cuenta los costos futuros; y la resolución de problemas concretos que, para que se me entienda bien, supone la resolución de puntos negros.

Por otra parte, es prioritaria la conservación del patrimonio de infraestructuras y la seguridad vial, puesto que hablamos del mantenimiento del valor patrimonial de nuestras infraestructuras. A este respecto, tal y como demuestra un estudio del Ministerio de Fomento, un euro no empleado hoy en conservación en cinco años supone un coste de reparación de cinco euros, y en diez años supone veinticinco euros de reconstrucción.

Respecto de las previsiones sobre la posible incidencia de los recortes del Gobierno central en mi departamento, les comento que en la reunión que mantuve en el mes de enero con la Ministra Ana Pastor me trasladó su voluntad e intención de realizar un trabajo en común coordinado, dado que las políticas de fomento son comunes a todos. Seré prudente y colaborativo, pero también exigente.

No obstante, sus palabras transmitidas en la reunión se vienen a ratificar en su reciente intervención del día 9 de febrero en el Congreso de los Diputados.

En sus actuaciones previstas en carreteras, les diré que está contemplada la finalización de la A-21, autovía del Pirineo, hasta Lleida. También incluye entre sus actuaciones la A-12, autovía del Camino de Santiago, y la A-15, autovía de Navarra: Medinaceli-Soria-Tudela. En cuanto al corredor navarro de altas prestaciones, el TAP, también ha sido incluido en la previsión de actuaciones.

Por mi parte, pondré especial interés, atención y seguimiento a que las infraestructuras navarras se aceleren lo más posible, y en lo que respecta al tren de altas prestaciones, desde el departamento exigiremos que la reacomodación de plazos no solo afecte a lo actualmente establecido por convenio, sino que sea recogida la totalidad del corredor navarro que hoy aún se encuentra con varias indefiniciones.

Y pondré, asimismo, especial interés, atención y seguimiento cuando la Ministra lleve a Consejo de Ministros, para su aprobación, su nuevo plan de infraestructuras, transporte y vivienda, que prevé un horizonte de prioridades y programas emplazado a 2024.

Espero con todo ello haber resuelto el interés del Grupo Parlamentario Izquierda-Ezkerra en la medida de las posibilidades que se me ofrecen, y espero que empatice y comprenda que aún hoy queda mucho por hacer y sobre todo por conseguir esos ingresos recurrentes para Fomento y Vivienda. Muchas gracias a todos. Quedo a la disposición de todos ustedes.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Consejero. Para contestar a la intervención tiene la palabra el señor Mauleón.*

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: *Buenas tardes de nuevo. Tengo que decirle que, efectivamente, en las cuestiones presupuestarias ha dado los datos con una visión realista, pero espero que en las respuestas a las preguntas sea más concreto. Nos dice: vamos a procurar mantener la política de vivienda protegida, vamos a intentar mejorar la financiación. Pero no nos ha dicho qué va a hacer en concreto. Racionalizar presupuesto para actividad recurrente. Claro, ha dicho usted una serie de lugares comunes muy socorridos, muy de buenas palabras, pero hay que concretar exactamente qué se va a hacer. En todo caso, de lo que ha dicho nos preocupa lo que se deriva de las consecuencias de la limitación como la no licitación de obras. Habla usted también de la limitación de las ayudas a las viviendas, salvando las ayudas a la protección de vivienda y las ayudas a la rehabilitación. Quisiera saber qué significa la limitación, es decir, dónde piensan ustedes meter la tijera real en materia de vivienda y si cuando se habla del reordenamiento de las líneas de transporte de viajeros realmente estamos hablando de una reducción o simplemente de un cambio, de si hay un mantenimiento presupuestario, es decir, ir un poquito más allá sobre lo que se piensa hacer para este año y, dadas las fechas en las que ya estamos, entiendo yo que ya se tendrá claro qué se quiere hacer.*

También ha dicho que se va a seguir actuando en el alquiler y en la rehabilitación, pero no ha dicho cómo. Entonces, como le decía anteriormente, el asunto del fomento del alquiler, dada la demanda social que se manifiesta a través del baremo único, nos parece un elemento fundamental. Creemos, además, que en las políticas de fomento del alquiler hay que actuar también respecto a esa bolsa tan importante de vivienda vacía porque no solo hay que ver la vivienda, que es la sensación que me ha dado de su exposición, como un sector económico que genera actividad y empleo, sino que fundamentalmente hay que verla

como un derecho ciudadano y, por tanto, conveniría saber qué problemas tenemos actualmente de demanda de vivienda, cuánta gente tiene problemas para ejercer el derecho a la vivienda y qué vamos a hacer desde lo público para garantizar ese acceso a la vivienda. Yo creo que es una cuestión de filosofía fundamental. Insisto, me gustaría saber cuáles son los problemas de acceso a la vivienda: de crédito, de situación económica difícil, de alquileres caros, de mucha vivienda vacía y, por tanto, unos recursos infrautilizados que, lógicamente, si salieran todos al mercado podrían tener un efecto muy positivo de reducción de los alquileres y, por tanto, de facilitar el acceso. Hay experiencias que se han hecho en otras comunidades autónomas de políticas de promoción del acceso de esa vivienda desocupada al mercado del alquiler; no sé si se piensa hacer algo desde su departamento, que, desde luego, nos parecería fundamental. Se dice que se están buscando nuevas vías o instrumentos de financiación, pero no se nos dice cuáles, ni en qué líneas van, que, desde luego, si se pudiera avanzar algo más, nos parecería muy importante.

También le decía anteriormente que me gustaría saber si su departamento tiene alguna previsión de hacer algo en materia de desahucios de vivienda, si hay alguna posibilidad de hacer algo. En otros lugares están estableciendo posibles políticas de ayudas, posibles políticas de intermediación, posibles políticas de mediación con las entidades financieras para que no se ejecuten los impagos de hipotecas, etcétera. Y me gustaría saber si piensan en ese ámbito hacer alguna cuestión.

No ha mencionado, pero a nosotros nos parece muy lamentable, la eliminación, no de las que tenían hasta ahora, pero sí de los nuevos posibles demandantes de las ayudas estatales, que en Navarra gestionaba Vinsa, a los jóvenes para la emancipación y, por tanto, para el acceso al alquiler. Desde luego, va a ser un problema todavía mayor añadido a las dificultades de la gente joven para poder emanciparse y acceder al derecho a la vivienda.

Entiendo que tampoco hay ningún tipo de previsión sobre actuar en las desgravaciones fiscales a vivienda. El anterior Gobierno socialista había ido en una buena dirección, que era eliminar desgravaciones fiscales a rentas medias-altas, fundamentalmente a las altas, y poder derivar esos recursos a otro tipo de política de vivienda, de fomento del alquiler, de control de la burbuja inmobiliaria, etcétera. Ahora el PP ha vuelto para atrás esa política. En Navarra no se quiso apoyar la política que había aplicado en los últimos tiempos el Gobierno de Zapatero, no sé si ustedes tienen idea de no tocar esa política o va a haber

algún tipo de cambio en materia de desgravaciones fiscales. Eso en materia de vivienda.

En materia de infraestructuras y obra pública, ha sido usted muy claro. A mí me parece muy bien que sea claro, es decir, que diga que hay que revisar de arriba abajo el plan de carreteras. No me parece mal el criterio establecido de pensar en obra pequeña, en obra que mantenga el sector económico. Por tanto, en ese aspecto no voy a entrar mucho. Tampoco voy a entrar en el tren de altas prestaciones porque, como bien sabe usted, podríamos dedicarnos solamente a esa cuestión y, desde luego, ha sido debatido en esta Comisión largo y tendido, por lo que a las posiciones mantenidas en ese momento nos remitimos.

En todo caso, no sé si conocemos alguna fecha orientativa de alguno de los compromisos que se han establecido en materia de infraestructuras. La finalización de la autovía A-21, autovía del Pirineo hasta Lleida es una promesa muy antigua, el problema es que aquí nadie le pone el cascabel de las fechas. Y lo mismo ocurre con el enlace a la autovía del Camino o la autovía de Navarra Medinaceli-Soria-Tudela. Por mi parte, eso es todo.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Mauleón. Para contestar a su intervención, tiene de nuevo la palabra el señor Astiz.

SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA (Sr. Astiz Medrano): Muchas gracias, señor Mauleón. Le debo reconocer que hay una cierta dificultad en esta comparecencia con respecto a lo que usted plantea, porque es muy difícil dar una respuesta a lo general que es este departamento y luego contestar a las cosas concretas, entre otras cosas porque seguramente tendríamos una deriva del tiempo, con lo cual para cualquier tema muy puntual, aparte de que está en su derecho de preguntarlo, le reitero que no dejen de preguntar cuanto quieran y cuando sea. Al final, tienen un derecho a la información y, además, lo haremos con mucho gusto.

Que existen dificultades al acceso a la vivienda está claro. Que en estos momentos no hay la accesibilidad que había antes, está claro, pero le puedo decir que en estos momentos precisamente no es porque no hay oferta ni porque no haya ayudas, sino porque hay una realidad muy concreta, y es que en estos momentos hay muchos jóvenes y muchas personas que tienen miedo a perder el empleo y no poder pagar el préstamo en el cual se metan. Esa es una realidad, como también es una realidad la actual situación crediticia. ¿Qué vamos avanzando en el tema crediticio? No sé si en una comparecencia o a lo mejor me estoy confundiendo y lo dije en una pregunta escrita que alguien hizo... Sencillamente, aquí hay un convenio de financiación de vivienda protegida que se

estableció en el año 98 y que nadie ha denunciado. Está firmado por veintitantas entidades financieras, sin embargo, la realidad concreta dice dos cosas: una, lógicamente, no es un convenio que obligue a las entidades financieras a concederlo; y, por otra parte, yo creo que en su momento se debería haber abordado por distintas situaciones, porque ha cambiado el marco, porque han cambiado los ámbitos de liquidez, y en estos momentos es una realidad que al menos en la parte de la financiación a los promotores no existe.

¿En qué estamos trabajando? En readecuarlo. En estos momentos, fíjese en lo que le digo, evidentemente a todos nos gusta pagar un poco menos de interés, pero el gran problema no es ni siquiera el tipo de interés, es poner liquidez en el mercado para que puedan financiarse los promotores y para que puedan financiarse los que quieren adquirir la vivienda. Tenemos que buscar ese marco colaborativo, ese marco regulatorio para que las entidades financieras pongan dinero en el circuito y, eso sí, de alguna manera también pretendo que, aunque no sea obligación, haya un compromiso público, año a año, de que pongan liquidez en el mercado. Y no solo que la pongan, sino que espero poder evaluar el cumplimiento de ese compromiso año a año, porque creo que en estos momentos poner en circulación dinero para un tema tan sensible como es el tema de la vivienda y especialmente, en lo que a mí me toca, de la vivienda protegida tiene que tener también ese valor social y ese valor reputacional de quienes realmente están poniendo dinero en el mercado. Yo creo que es importante que se conozcan los datos pero, a pesar de todo, desgraciadamente, hoy no es un problema de oferta, ni siquiera de financiación, que existen problemas, el gran problema es el nivel de incertidumbre que, lógicamente, tienen las personas a la hora de meterse en un crédito con la desgraciada situación de crisis económica que estamos viviendo.

¿La renta básica de emancipación? Tiene usted razón, pero al final son recursos del Estado. Recursos que, de alguna forma, aquí estábamos gestionando, al final, estas cosas duran hasta que duran y hay que decir que en estos momentos no tenemos en Navarra posibilidad presupuestaria para mantener los que podrían volver a entrar ahora en estas circunstancias. Afortunadamente, de momento, a los que están sujetos a la renta de emancipación parece que se les mantiene. Pero la situación presupuestaria y la dificultad presupuestaria la tenemos aquí y la tiene también el Estado.

Sobre el modelo fiscal, aquí puede haber muchas opiniones. Lo que sí le puedo decir es que el modelo fiscal navarro, concretamente en el tema relativo a la ayuda a la vivienda, creo que es un buen modelo fiscal. Además, es un modelo que ha

sido inteligente porque tiene una virtualidad con respecto a lo que tenía el Estado, y es que en Navarra está topado por arriba el máximo que una persona puede desgravarse a lo largo de su vida. No es un modelo que permita ir retomando en función del momento en el que yo accedo a la vivienda, primero ciento veinte mil, luego doscientos mil, luego quinientos mil. No, una persona lo tiene topado y, normalmente, cuando alguien entra a la vivienda suele ser cuando menor capacidad económica tiene, con lo cual sí tiene una afectación muy directa en el caso navarro al tener este tope sobre las rentas más bajas. Además, por otra parte, está limitado, los ingresos que uno tenga a futuro no importan, es la situación de partida que, lógicamente, al estar topado en determinadas condiciones porcentualmente es mucho más importante para unas rentas que para otras en cuanto a la capacidad de desgravación fiscal. Pero, como todo, es un tema discutible. Ya sabe que el Estado en su momento lo quitó, no tenía el modelo que tenía Navarra en este tema y ahora ha vuelto, creo, de manera no conveniente, hubiera sido mejor un modelo como el que tenemos en Navarra, pero eso es una opinión como otra cualquiera.

Con respecto a la dación en pago, es una discusión muy complicada. La dación de pago tiene una dificultad, al menos conceptualmente, que se debe saber, seguramente usted la sabe. La dación de pago ya sabemos lo que supone: que un señor que ha constituido una garantía real, si en un momento determinado no puede pagar, deposita esa garantía real y se acabó. Pero debemos saber, sin determinar si estoy de acuerdo o no estoy de acuerdo porque es una discusión muy amplia, es que si se aplica la dación de pago, que se puede aplicar y puede ser también mixta con no aplicar la dación de pago, los porcentajes de financiación de cualquier entidad financiera van a caer de manera drástica. Y es comprensible, es decir, la garantía que alguien deposita sobre una determinada financiación, lógicamente, va a restringirse, con lo cual este siempre es un escenario muy complicado, porque hay que jugar, evidentemente, con el tema de la garantía y luego también con las necesidades, muchas veces importantes, sobre todo en los primeros momentos, de gente joven que necesita no ir a porcentajes de financiación del 40 o del 45 o del 50 por ciento, que creo que posiblemente en el mejor de los casos sería lo que se financiaría exclusivamente con la dación en pago, porque esto es un tema de evaluación de riesgos. Aquí no planteo que haya ninguna maldad implícita por parte de ninguna entidad financiera, es un tema de equilibrio entre riesgo y garantía, y, al final, los bancos y las cajas están, entre comillas, también protegiendo los recursos del resto de personas que tienen depositados fondos allá. Desgraciadamente, en estos momentos también tienen que

estar resolviendo los niveles de apalancamiento que tienen por haber invertido mucho más de los recursos propios y los recursos ajenos, que ahí están. Pero es un tema, como le digo, complicado y, ojalá, busquemos esa solución. Evidentemente, por nuestra parte, en lo que podamos trabajar al respecto, estaremos encantados, pero lo que sí debemos saber es que no es tan sencillo como decir: oiga, aquí están las llaves, aquí está el piso. No, hay un problema real de porcentaje de financiación, sobre todo para los que inicialmente con un sueldo determinado quieren entrar. Tenemos ya, de alguna forma, como estamos viendo, problemas con jóvenes que tienen muy seria dificultad para tener ese 20 por ciento de diferencia entre el porcentaje que financian, es decir, para tener ese otro 20 por ciento necesario con una fórmula de dación en pago en el que te llegarían a financiar en el mejor de los casos un 50 por ciento aún lo complica más. No digo que sea bueno ni malo, sino que, al menos, lo conozcamos.

Ya sé que hablar globalmente es muy difícil, es decir, si miro el conjunto luego es muy difícil apuntar particularmente. Creo que he dicho una cosa muy importante, y además lo he trasladado con absoluta transparencia a la Comisión de Fomento, que es una de las Comisiones que deberían ser muy importantes en este tema. El Departamento de Fomento y Vivienda es uno de los elementos más importantes de cualquier Gobierno para reactivar actividad económica y generación de empleo, pero para esto se necesita una cosa, y es que el Departamento de Fomento y Vivienda, que normalmente contempla las cosas con un foco de globalidad, con un foco territorial, discutiendo lo que haga falta... Yo no voy a ser cicatero para discutir con ustedes, como representantes de la soberanía navarra, qué obras se hacen y cómo se priorizan, ahí seguramente nos pondríamos de acuerdo. El problema es que se necesita presupuesto de inversión recurrente. Es algo que he dicho, tenemos que aprender todos de nuestros errores, y hablo colectivamente. No puede solaparse la inversión de obra recurrente, de obra de conservación, de lo que es la actividad cotidiana de año a año, con lo que es un plan de inversiones de carácter extraordinario, por ejemplo, como era el Plan Navarra 2012. Eso es lo que estoy diciendo, eso tiene unos objetivos y tiene que tener su presupuesto, pero nunca perder lo que es la actividad recurrente inversora que es la generadora directa de empleo y la generadora directa de actividad, además de tener una incidencia especial en la cohesión social, en la vertebración territorial y demás. Eso es lo que estoy diciendo y les he dicho.

¿En qué sufre este departamento fundamentalmente? No en vivienda, que tiene menos limitación de lo que usted ha dicho –luego le diré qué limitación tiene–, el problema es que en este departa-

mento lo que es inversión este año está laminado. Lo dije, insisto y, además, lo asumo, porque ha sido una decisión del Gobierno, porque a ante esta situación ha habido que tomar medidas de defensa de determinadas políticas del Estado de bienestar. Es lo de siempre, no se puede tener una cosa y la contraria. Esta situación de este año no puede mantenerse en el tiempo, no debe mantenerse en el tiempo, y es un poco lo que, de alguna forma, les estoy transmitiendo. Incluso me he atrevido a lanzar, desde el conocimiento que voy teniendo, lo que tendría que ser o hacia dónde tendría que tender esa partida de inversión recurrente en este departamento. Les he dicho que en torno al 3 por ciento de lo que es el techo de gasto presupuestario. Estoy hablando de cien millones, en los que tendría que estar incluida la conservación, pero es que aquí presupuesto y actividad, generación de recursos y generación de empleo es casi directo. Y encima, normalmente desde esta visión global, si se trabaja bien, que hay que hacerlo, suelen ser inversiones que no conllevan en general más que incremento de valor patrimonial colectivo y no gasto corriente que normalmente suelen conllevar determinadas inversiones, como ya sabemos, de algunas otras obras que luego lo preocupante no es la inversión, sino el coste de mantenimiento.

Le decía que no ha sido muy tocado ni va a ser muy tocado presupuestariamente el tema de la vivienda. Estoy hablando de cifra global, pero ya les dije en mi primera comparecencia, y lo reitero, que se habían generado unos derechos sin consignación presupuestaria, con lo cual, desde el mantenimiento de la ayuda a la vivienda protegida, desde seguir generando el máximo de ayuda a la rehabilitación, que tampoco se ha quitado aunque muchas veces lo parece porque sencillamente las ayudas extraordinarias que se generaron en las medidas urgentes volvieron a como estaban anteriormente, ni se han quitado las ayudas al alquiler, pero tenemos que buscar esa correlación entre derecho generado y consignación presupuestaria. Y estamos elaborando mucho los números, porque quiero buscar ese equilibrio a la largo de la legislación para que haya que tocar lo menos posible toda la ayuda directa a la gente de rentas menores para el acceso a la vivienda. Lógicamente, como puede suponer, la cantidad de tablas de cálculo que estamos haciendo para lograr eso es muy importante, porque trabajamos sobre proyecciones, así como en las medidas concretas. Tenga usted en cuenta que en el tema de las medidas de vivienda, que espero para finales de este mes o principios del que viene podamos plantearlas al Parlamento, lógicamente, hay que andar con mucho cuidado, porque se tocan muchos resortes y una cosa afecta normalmente a otra. Además, lo entiendo, miren ustedes, adoptamos una medida flexibilizadora sobre las exigencias de la VPT que

no habían sido adjudicadas y quedaban ahí porque se estaba generando una bolsa. Y lo entiendo porque, ahora, con la demanda que hay, no se trata de decir: si flexibilizo algo para sacar una bolsa... Claro que va tener incidencia sobre algún otro, es decir, es que resulta que yo tenía una vivienda libre para vender y ahora alguien ha entrado en VPT. Pues claro, es que la demanda que hay en estos momentos es que la hay. Ojalá, poniendo medidas de flexibilización en vez de haber mil compradores hubiese mil quinientos, pero no es así. A lo mejor hay mil cincuenta o mil cien –estoy hablando de números teóricos– pero lo que no cojo de una, cojo de otra. Y ese es un poco el juego de equilibrios. Antes de ayer o ayer leía que en el sector de los promotores a unos les había caído bien la medida y a otros no les había caído bien. Lo entiendo, pero también hay un problema global: cómo sacamos al mercado lo que está sin vender, porque eso también puede ser generador de actividad.

También le quiero decir otra cuestión, por lo menos para que la conozcan ustedes. Determinadas políticas unidas a lo que es el censo único, etcétera, hoy están vinculadas a la empresa Nasuvinsa. Debo decirles algo, al menos para su conocimiento, y es que la asignación concreta de esa empresa al Departamento de Fomento y Vivienda, pasando yo a ser presidente del consejo de administración, fue a finales de diciembre. Esa es un poco la realidad y, miren ustedes, en este tema yo soy muy respetuoso, entre otras cosas porque yo me responsabilizo de lo que me responsabilizo y no me responsabilizo de lo que hasta ese momento no tenía asignado. Tenía su consejo de administración para lo bueno y para lo malo, que no digo que hayan hecho nada malo. ¿Cuál es mi responsabilidad ahora?, que las políticas que estamos planteando en el propio departamento tengan también su reflejo en la empresa pública, pero en este tema hay que respetar un tanto los tiempos. En cuanto se concreten estas medidas trataré de darle respuestas más concretas, pero al final las respuestas concretas tienen que ser, supongo, con la modificación ya sea a través de proyecto ley, de decreto o de lo que sea. Evidentemente, me dirán los correspondientes técnicos o jurídicos del departamento si va por procedimiento de ley, si va por procedimiento... De eso seguramente saben ustedes más que yo. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Consejero. A continuación abrimos un turno para los grupos que quieren intervenir. Por parte de UPN tiene la palabra la señora Castillo.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Gracias, señor Presidente. Intervendré muy brevemente. En realidad, es cierto que la petición de comparecencia se ha extendido, a nuestro juicio, a otros temas

que nos podrían llevar seguramente a muchísimas más comparecencias, como ha comentado también el señor Consejero. Nosotros nos vamos a ceñir a la petición concreta respecto a la reflexión sobre los recortes y las disponibilidades presupuestarias del Departamento de Fomento y Vivienda en el sentido en el que se ha expresado el señor Consejero.

Como seguramente adivinarán, el presupuesto de 2012 fue votado favorablemente por nuestro grupo y, por lo tanto, en esa misma tesitura, evidentemente, los objetivos que se fijaron por el Departamento de Fomento y Vivienda, de acuerdo con esas consignaciones presupuestarias, son compartidos por nuestro grupo. Así lo hicimos ver también en un Pleno en el que había una moción de Nafarroa Bai sobre vivienda. Aquí se recogen, como ha dicho el Consejero, todos los instrumentos y los objetivos no solo en política de vivienda, sino en transporte y en otras cuestiones del departamento que pueden ser tratadas dentro de ese ámbito presupuestario que es el que tenemos, ya que obedece a una situación económica muy concreta que no da más de sí. Como bien se ha reconocido, ha habido que priorizar en la labor del Gobierno, que exige una responsabilidad, entre optar por un modelo de sostenimiento del bienestar social o incrementar las partidas dedicadas a este departamento, si bien es cierto que en parte compartimos las reflexiones que a posteriori ha hecho el señor Consejero sobre hacia dónde debería tender. Hacia dónde debería tender un mantenimiento de cierto presupuesto recurrente es de sentido de común, porque, evidentemente, si dejamos la laminación en el tiempo sin solución de continuidad, esto nos llevará a donde usted ha explicado, a que no se genere empleo y que la inversión pública, que parte de su función es también la generación de empleo, efectivamente, pierda su sentido y probablemente este no sea el mejor de los caminos. En ese sentido, y como estamos hablando ya de presupuesto de 2013, le conminamos a que siga con esa misma intención que compartimos y que, a lo mejor, a la hora de elaborar esos presupuestos de 2013 podamos encontrarnos en una situación económica mejor que la actual, ojalá, o por lo menos que permita algo que, como ha dicho usted, en absoluto es desorbitado ni una cuestión que no se pueda pedir, como es un 3 por ciento del techo de gasto presupuestario y lo pueda conseguir. Le animamos, además, a que sea así, porque de otra manera tiene que ser muy duro estar en un departamento que ha dado un giro de ciento ochenta grados cuando habitualmente era un departamento claramente inversor y que generaba riqueza.

Le animamos a que a partir de ahora siga trabajando en el mismo sentido que ha explicado en su comparecencia. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Castillo. A continuación, por parte del Partido Socialista, tiene la palabra la señora Esporrín.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Muchas gracias. Queremos decirle lo mismo que le ha dicho mi compañera del Grupo Parlamentario UPN, que le agradecemos su exposición. A mí esta exposición me ha recordado un poco a la primera que hizo aquí usted, esa primera intervención en la que se marcan las líneas de trabajo de la consejería durante todos los años por el repaso que ha hecho a todos los asuntos que dependen de su consejería. Queremos decirle que compartimos los objetivos que ha planteado y, además, que le agradecemos que no haya hecho una exposición demagógica, sino que, efectivamente, se haya atendido a la realidad, que no haya hecho proyectos o promesas que luego son de difícil cumplimiento, ha sido muy cauteloso en su exposición. Efectivamente, la situación económica es la que es y a esa es a la que nos tenemos que ajustar en este momento, ya que no queda otro remedio.*

Queremos decirle que coincidimos en todos los planteamientos que ha hecho, en líneas generales. En cuanto a la vivienda, ya que la compra está tan dificultosa, habrá que insistir en las ayudas a la rehabilitación, ayudas a cambios de ventanas..., todo este tipo de ayudas que antes existían, ya que para quien no puede acceder a una nueva vivienda por lo menos las ayudas a la rehabilitación creo que le viene muy bien. Seguimos pendientes y esperamos con ilusión aquel informe sobre el precio de la VPO, si es posible bajarlo que se aprobó en el Pleno. Estamos esperando la respuesta a ver qué nos dice en esa materia.

Coincidimos en que el asunto de la financiación, que hoy en día es el principal problema a la hora de acceso a la vivienda, y queremos insistir también en la necesidad que plantean muchas personas que no pueden comprar pero que, lógicamente, en algún sitio tienen que vivir y optan por el alquiler. Nos gustaría saber si se puede hacer más esfuerzo, por ejemplo, en hacer una mayor oferta en alquiler y en alquiler con opción a compra, que luego, si mejora la situación económica o si se tienen puestos de trabajo más estables, ese pago que se haya hecho de alguna manera se pueda tener en cuenta a la hora de hacer el ejercicio de la compra, si es posible.

Coincidimos también en el tren de altas prestaciones. Parece que el Gobierno va a mantener este compromiso, y esto nos satisface. Estamos también esperando ese plan de mejora del transporte, en especial en lo que afecta a Pamplona, ese cambio de las líneas. Estamos esperando que nos llegue esa información que estaban haciendo. Y lo del plan de carreteras me lo había apuntado, pero

usted también ha insistido en ello. Ya que no podemos hacer ahora mismo nada nuevo y que lo que tenemos que hacer casi está dependiendo de que otras autonomías complementen lo que nosotros hemos hecho ya, hay que insistir en los puntos negros de accidentes. Yo creo que cuando se pierden especialmente vidas humanas o se ve que hay un punto de mayor accidentabilidad, si hay algo de dinero que se dedique a este asunto.

También, como le he dicho, quiero animarle a que, en la medida de sus posibilidades, incentive las obras que generen nuevos puestos de trabajo y creación de riqueza y le agradezco nuevamente que no hay utilizado la demagogia como tono de su intervención. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señora Esporrín. Por parte del Grupo de Nafarroa Bai, tiene la palabra el señor Jiménez.*

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: *Voy a empezar diciéndole que me gusta como escribe. Y es que cuando en algunas comparencias nos han vendido tantas motos que no guardaban nada que ver con la realidad, por lo menos reconozco que hay que agradecer el grado de sinceridad del señor Consejero –no sé si tratarle de usted o de tú– tanto por escrito como en las intervenciones, lo que supone un cambio sustancial por lo menos para quienes nos ha tocado hacer sesiones de este tipo en este mismo departamento con otra persona sentada en el puesto que usted ocupa.*

Dicho esto, también le puedo decir una cosa. Es habitual que cuando se da un cambio de legislación y un cambio de Gobierno y se dan situaciones de estas, quien acaba de entrar, no lo diré sólo por usted, porque ya lo he oído otras veces, dice: yo acabo de llegar, pero es que en la acción de gobierno y en las responsabilidades del mismo hay continuidad, más allá de que las personas cambien porque, si no, esto sería un caos, tendríamos que empezar de nuevo en todo en cada momento y le podría decir una docena de cosas de su departamento que no empezarán de nuevo, sino que tendrán toda la continuidad más allá que fuese el Consejero anterior quien las aprobó, fuese Burgete o fuese quien fuese. Por eso es cierto que usted acaba de llegar, pero la acción de gobierno tiene continuidad porque, si no, sí que estaríamos apañados.

Una vez reconocida la sinceridad con la que usted comparece y nos cuenta cómo está su departamento que, realmente, está como está. A mí, al contrario que a Txema, sí que me parece que la intervención o lo que nos ha dado por escrito es perfectamente claro. Me parece que en lo fundamental es clarísimo. Es decir, aquí no hay, como bien dijo usted en su primera intervención, un euro para brea. Esa es la realidad, claro, pero podemos

hacer una reflexión, y se la tenemos que hacer a usted porque está aquí en nombre del Gobierno, y es: ¿cómo salimos de la crisis?, ¿cómo resolvemos el problema de las cincuenta mil personas paradas y parados si la conclusión que sacamos de un departamento que históricamente ha sido un departamento de actividad y de inversión es que no tenemos ni un euro? No voy a decir eso de qué vamos hacer usted y nosotros durante toda la legislatura para justificar lo que cobramos, porque nosotros aún lo tendremos más fácil, le llamamos a usted, le ponemos a parir porque no hace nada y allá se defiende, pero más allá de eso... Usted pone el problema claro encima de la mesa, pero desde la acción de gobierno la responsabilidad de cómo vamos a salir de esta crisis y cómo vamos a resolver, por ejemplo, un tema como el paro no tiene respuesta. Y es muy triste que tengamos que estar en un departamento como este llegando a esas conclusiones, porque me da la sensación de que ni con el déficit cero ni con la reforma laboral se van a arreglar las carreteras.

Me encontré el sábado en el hiper haciendo la compra con uno –no diré el nombre– que fue presidente del Colegio de Arquitectos de Navarra, y me dijo: ¿has visto la noticia del periódico?, por primera vez en Navarra no se ha licitado ningún proyecto de obra pública. Si recordáis, venía el otro día en el periódico. Por primera vez en Navarra no se ha licitado ningún proyecto de obra pública, me lo decía el que había sido el presidente del Colegio de Arquitectos. Esa es la realidad, y, por lo tanto, más allá de reconocerla, no nos puede quitar la reflexión de que así no vamos a ningún sitio. Señor Consejero, y en lo que le toque al Gobierno, así no vamos a ningún sitio. No solamente se deteriorarán nuestras carreteras, que yo estoy de acuerdo con usted en que hay que diferenciar lo que son obras extraordinarias de lo que es el mantenimiento. Evidentemente yo priorizaría, y eso defendí en el tercer Plan de Carreteras de Navarra, las actuaciones en las carreteras de carácter local y foral por encima de otras, porque creo que merece la pena y ayuda bastante al tema del reequilibrio territorial, pero así no vamos a ningún sitio.

Hago una reflexión y va en contra de lo que yo mismo he defendido en este Parlamento, creo, en los últimos ocho años. Está encima de la mesa el tema de la posibilidad o no de vender Audenasa, lo digo porque es algo que le roza a usted por lo menos en cuanto a que es una infraestructura, una autopista, y yo digo: ¿hay algo más que se puede hacer en torno a Audenasa? En estos momentos, en los presupuestos de su departamento hay catorce millones destinados a la bonificación que hacemos a quienes pasan por la autopista. Algunos de ellos son ciudadanos de esta Comunidad que están en una situación de descompensación porque se

puede ir en autovía a Estella o a Irurtzun, pero no se puede ir a..., pero la inmensa mayoría de ese gasto es transporte pesado que no tiene que ver nada con Navarra, porque ir a Irurtzun a mí me cuesta 2,15 y a un camión le cuesta 0,60. Y no se distingue si el camión viene de Alsasua a Pamplona a traer no sé qué o es un camión que viene desde Murcia a llevar la verdura a Berlín. Por ejemplo, digo que hay esas medidas.

Y como casi prefiero acogerme a esa vocación optimista que usted nos ha pedido en el texto, quizá haya otros aspectos de su departamento que sí tienen importancia o podrían tener importancia si a lo largo de esta legislatura usted y con usted quienes le acompañan en ese departamento tuviesen voluntad de que, por encima de la mayor o menor capacidad presupuestaria, hay cosas que no siempre cuestan dinero y en las que se podrían avanzar. Por ejemplo, le quiero recordar que existe la ley de movilidad, que la presentó a finales de la legislatura pasada su antecesor, la retiró porque la íbamos a tumbar en este Parlamento y se ha quedado en el sueño de los justos. Existe el PITNA, con el que pasó otro tanto de lo mismo. Se ha hecho referencia a la adjudicación de las nuevas concesiones de transportes de viajeros para toda esta Comunidad que finaliza este año y que es muy importante.

Es buen momento para hacer una reflexión para rediseñar el concepto de VPO. Creo que está cambiando mucho el mundo de la vivienda como para que estemos clavados en un modelo. Yo no soy constructor ni promotor, pero me da la sensación de que hoy el negocio o el poco negocio que queda en los constructores de vivienda es precisamente el negocio de la VPO. Es más negocio hacer VPO que hacer vivienda libre, porque hay más margen de beneficio en estos momentos en la VPO que en la libre. Eso no puede seguir siendo así. Como creo que es un buen momento para poder hacer no sé qué para avanzar en el cambio de mentalidad de la vivienda en propiedad a la vivienda en alquiler. Siempre hemos dicho aquí y hemos sacado la excusa de que tenemos, y era verdad, la mentalidad de que como es igual de barato o de caro pagar una hipoteca que pagar un alquiler todos queríamos tener una vivienda en propiedad. Aprovechando este contexto, nada agradable pero real, probablemente no estaría mal que desde las Administraciones se empezase a promover aquellas acciones que no solamente posibiliten acceder al alquiler, sino que además ayuden a que socialmente se vaya cambiando la mentalidad de que es perfectamente válido, y existe en muchos países del mundo, muchos de ellos más avanzados que el nuestro, vivir en alquiler, que es una forma absolutamente normalizada e incluso da más libertades personales que vivir en propiedad.

Hay mucho que avanzar en algunos otros aspectos como, por ejemplo, el ahorro energético y las sostenibilidad del transporte en carretera, el tema de los carriles bus taxi o el tema de la modernización del transporte urbano. Recuerdo que nos decían que nos iban a poner no sé qué indicadores en las paradas. Bueno, todo eso ha quedado en el olvido. Creo que hay muchas cosas que se pueden hacer.

En fin, creo que debería preocuparse u obsesionarse menos con el TAV, que es una infraestructura que será lo que tenga que ser, siempre queremos ir no un cuerpo, sino cuatro cuerpos por delante de la realidad, y creo que hay problemas más acuciantes no solamente en el tema presupuestario, que ya sé que se le puede buscar la vuelta a los ciento treinta y cuatro millones de inversión del TAV, pero es que, además del tema presupuestario, y ni siquiera todavía tenemos costos de intereses porque no se ha formalizado ese crédito, hay una percepción social, que es muy importante, de que la ética es fundamental, pero en momentos como estos la estética también. Por lo tanto, creo que se pueden hacer cosas en su departamento si hay voluntad y, por supuesto, ahí estaremos. No nos quedará más remedio, y lo haremos, no le quepa duda, que echarle en cara lo que no hacen en relación con lo presupuestario, pero, además, creo que podemos aprovechar, y ahí sí estaremos dispuestos a ayudarles, para hacer muchas otras cosas que no siempre cuestan dinero.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Jiménez. Por parte de Bildu Nafarroa tiene la palabra el señor Amezketa.*

SR. AMEZKETA DÍAZ: *Muchas gracias, señor Presidente. Textualmente, cosas como las que tenía escritas hace un rato. En esta Comisión escuchamos y leemos cosas muy diferentes a las que estábamos acostumbrados. Y, desde luego, nos suenan mucho mejor que lo que oíamos antes. Yo estuve en esta misma Comisión en la legislatura anterior y tradicionalmente esta era una Comisión de eternidades y demoras: plan de carreteras que se aplazaba a cinco años o se le alargaba hasta en el nombre..., y una y otra y otra permanentemente. Es evidente que hay un cambio y que ese cambio se nota, y por lo menos a quien le está hablando, y acabo de oír que no soy el único, le gusta mucho más que lo de antes.*

Pero ustedes tienen un socio en el Gobierno y es el conjunto del Gobierno, evidentemente, supongo, quien al final tamiza las propuestas. Vamos a empezar por alguna de las cosas. El tren de altas prestaciones tiene demasiadas incógnitas en estos momentos. Cuando usted hizo su propuesta, su planteamiento, cómo cree que tiene que ser, yo le dije que era muy distinto de lo que se había hablado hasta ahora y que tenía que empezar a

socializar esa idea de ferrocarril. Pero, claro, en estos momentos uno tiene la sospecha de que los pasos que se están dando responden más a las previsiones de cómo tenía que ser anteriormente que a las actuales, en todo lo que se refiere a características técnicas, que no sé si están actualizadas. Los planos que sigo viendo por ahí me temo que no están actualizados para lo que tiene que ser ese tren de altas prestaciones, cuya función no es llegar media hora antes, que eso sería un derroche, sino trasladar de la carretera al ferrocarril ese 30, 40 o 50 por ciento de mercancías que según el Libro Blanco hay que ir trasladando. Hay una incógnita muy grande que no depende del Gobierno de Navarra siquiera, de dónde viene y hacia dónde sigue y que, probablemente, va a tardar bastante tiempo en resolverse y a lo mejor mientras tanto tenemos encementada la pista de patinaje de Castejón a Pamplona o hasta Esquíroz, por lo menos. A nivel europeo, aún hay muchas dudas en cuanto a tiempos sobre todo, las primeras y las más inmediatas y bastantes lejanas en el tiempo son las de la salida por la frontera francesa.

Vamos a hacer las cosas que se puedan sin demagogias y demás. Pues demagogia y publicidad: Plan Navarra 2012. En estos momentos, según mis datos, es posible que a 31 de diciembre de 2011 se hayan invertido unos mil ochocientos millones de pesetas de los cuatro mil quinientos que decía aquel proyecto de 2008, es decir, poquito más de una tercera parte. Ha demostrado que era un artículo de publicidad cuando se hizo, pero ahora nos viene otra parte del Gobierno diciendo que van a retomar todo aquello para hacer un nuevo plan, un nuevo proyecto y lo traerán en breve, tomando una vez más los restos que han quedado de ese desastre. Por cierto, el Gobierno ha invertido menos hasta ahora en ese plan que otros entes, como puede ser el propio Estado o las empresas públicas. Lo digo porque estaba separada la procedencia de las inversiones y no era el Gobierno el que menos invertía, era el que más, pero ha invertido menos.

El tema de vivienda está muy complicado. Yo estoy de acuerdo con la vivienda de alquiler, he estado siempre, toda mi vida. En contra de lo que decía el señor Jiménez, algunos han estado toda la vida viviendo de alquiler y solo hace dos o tres años su mujer le ha convencido: vamos a meternos en un piso que llevamos pagados cuatro. Y era verdad. Al final, ha habido que caer a lo otro, pero la idea era, por principio, el alquiler; bueno, pues, como decía aquel, así me ha ido, pero de eso no tiene la culpa nadie más que yo. La vivienda protegida tiene un problema enorme en estos momentos, hay una falta de financiación, pero, además, la poca financiación que hay es cara. Las quejas que nos están llegando a nosotros y que llegan a todo el mundo son sobre la inexistencia, la invalidez de

los antiguos convenios entre la Administración, el Gobierno de Navarra y las entidades públicas, con lo cual los costos se van muy arriba.

Transportes, no voy a decir nada. Mi recordatorio era que el 31 del 12 finalizan las concesiones y los pasos que se tenían que dar ya se han recordado. Creo que es muy importante volverlo a coger eso.

Carreteras. En cuanto a las salidas de las vías importantes que tenemos, sigan apretando al Estado porque esos compromisos han pasado por esta Comisión unas cuantas veces y ya sé que hay que seguir.

Efectivamente, hay una herencia anterior, de la que todos somos conscientes, pero hay una cosa que usted ha dicho en su intervención, una esperanza, una petición de colaboración. Le digo, señor Consejero, que por lo menos en lo que a este grupo respecta usted puede contar con esa colaboración clara, sincera y honrada, en todo lo que sea posible y necesario, en todo lo que podamos aportar o en todo lo que tengamos que discutir de lo que se vaya a hacer. Y lo que sí le pido es que esa capacidad de convicción que creo que hay aquí la tiene que trasladar fuera, porque los problemas, y también se ha dicho, están en la calle. La sensación social que hay ante cosas concretas es de un enfado muy grande y eso le toca a usted intentar modificarlo sobre todo con los hechos.

No acabo de entender una cosa de este documento, es el segundo párrafo: el presupuesto de Fomento y Vivienda aumenta en un 32,1 por ciento respecto al presupuesto de 2011, con un presupuesto inicial superior al del año anterior, es decir, el de este, en setenta y ocho millones. Pues no lo entiendo, con mis números, que he estado mirando, en el presupuesto del año pasado la suma de Fomento y Vivienda era trescientos noventa y tantos millones y este año son trescientos veintidós. No sé aún como ha terminado el presupuesto de 2011 en cuanto a ejecución, pero, en principio, el presupuesto era de trescientos noventa o noventa y seis y este año trescientos veintidós. Mejor dicho, el de 2011 presupuesto real, el de este año yo creo que no se ha movido, siguen siendo los trescientos veintidós. Y, según mis números, este año había de inversión real unos sesenta o setenta millones menos de capacidad, y la del año pasado ya era recortada. Y tenemos TAV y todas esas cosas. Su presupuesto de este año es de dar pena, así, sin ningún paliativo. Pues, venga, a ver si entre todos podemos hacer algo por mejorarlo. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Amezketa. Para contestar tiene la palabra el señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE FOMENTO Y VIVIENDA (Sr. Astiz Medrano): *Muchas gracias a todos tanto por sus intervenciones como por sus pala-*

bras. Voy a tratar de ser muy breve. En primer lugar, les agradezco a todos la posición de colaboración que han planteado, la cojo y yo trataré de responderles en el mismo sentido, siempre desde la transparencia, y de contarles las cosas, desde mi punto de vista, tal como son.

Es un tema importante, y sigo insistiendo, que un departamento como este tenga una inversión recurrente, aunque claro que asumo la continuidad del Gobierno y las decisiones colectivas que adoptamos como Gobierno cuando se establece un tema de priorizaciones, pero, independientemente de la asunción y de la continuidad lógica que un Gobierno siempre tiene sobre los demás, al menos creo que es una buena idea para todos que cada Gobierno –yo no estoy mirando lo que hicieron o dejaron de hacer, lo veo en positivo– aprenda de la experiencia que otros han acumulado para intentar no tropezar con la misma piedra o al menos, si tenemos que tropezar, que lo hagamos de diferente manera. Es lo que estoy diciendo y ese tema me lo planteo en primera persona y, sobre todo, en mi departamento.

Soy optimista en cuanto a la capacidad de reacción de esta sociedad navarra que tenemos, pero la situación económica en la que nos movemos todos es la que es y, lógicamente, yo sí he marcado lo que creo conveniente como un techo de inversión de gasto recurrente para este departamento. Digo que tenemos que tender a porque, lógicamente, al final los números tienen que salir, porque el ajuste presupuestario y la priorización también es una parte importante de las políticas del Gobierno, gobierne quien gobierne.

Con respecto a algo que ha salido, las inversiones del Estado en las infraestructuras, sí que tienen ustedes razón. Seguramente en esta Comisión lo han comentado muchas veces y, al final, nosotros podemos hacer lo que podemos hacer en nuestra Comunidad, pero los recursos y las prisas que se dan en otros sitios muchas veces no están en nuestras manos. Tratamos de presionar, de acelerar, de incentivar pero al final esto es tan concreto como lo que es: presupuestan o no presupuestan. Lo bueno es que en la intervención de la Ministra las obras de alguna forma comprometidas por parte del Estado con respecto a Navarra al menos hoy están en el panel, hay otras de otros sitios que no están. Lógicamente, hay que pasar de las palabras a los hechos y en ese tema tendremos que seguir insistiendo.

Señor Jiménez, salir de la crisis es la gran asignatura que tenemos todos. Yo soy muy modesto en lo que a mí me toca. Como Gobierno tengo una visión pero desde mi departamento es importante para la generación de empleo y generación de actividad que tengamos una percepción en el reparto presupuestario porque creo que es impor-

tante precisamente para eso, para el empleo y la actividad.

Sin duda, estamos reflexionando y reflexionando mucho sobre el tema de la vivienda. Estamos reflexionando mucho sobre el modelo, sobre el módulo, sobre cómo optimizar las ayudas, sobre cómo ha cambiado el entorno, sobre las medidas que vayamos a ir tomando, sobre cómo incide la rehabilitación, pero reconocerán, y además es una obviedad, que al final todas estas reflexiones se tienen que plasmar en leyes o en decretos forales, no sé cuál es el sistema técnico, y será entonces cuando podamos hablar en concreto. Lo que sí les aseguro es que la preocupación que ustedes me trasladan la tenemos nosotros, desde cómo han cambiado los modelos familiares, qué necesidades hay ante una situación, qué incidencia tiene en estos momentos el alquiler, si conviene o no conviene modificar los metros de las viviendas de protección, pero hay que saber que cada cosa tiene su consecuencia y ese es el motivo de la reflexión que estamos haciendo.

Yo no tengo ninguna obsesión sobre el tren de altas prestaciones, salvo una, y es que si en estos momentos en Europa se está redefiniendo la Red Básica Transeuropea y se están estableciendo los que pueden los futuros modelos de desarrollo de las áreas económicas, que Navarra no quede al margen. A partir de ahí, máxima claridad. Se lo dije el otro día al señor Rubio en la moción o interpelación que me hizo: por Dios, transparencia, toda; información, toda. Le dije, y lo reitero en esta Comisión, que cuando tenga el tema visto globalmente con el propio ministerio voy a pedir una comparecencia a petición propia. Les aseguro que no tengo obsesión de hacer, de correr, no tengo más obsesión, en esta redefinición europea que se está haciendo de las áreas económicas en función de por dónde van a ir los futuros desarrollos del transporte intermodal y, sobre todo, el tema de mercancías, que Navarra al menos sepa lo que está decidiendo, lo que estamos decidiendo, que no es velocidad sí, velocidad no, estamos decidiendo lo que estamos decidiendo, y que esa decisión sea colectiva. Me dijo, señor Jiménez, en la anterior intervención que tenía un problema, y me acuerdo de que le dije: tenemos un problema, de verdad, asumo que estas definiciones que van a tener una trascendencia para dentro de veinte años, desde luego, son un problema colectivo de todos. En este tema lo que le aseguro es máxima transparencia. Si se ha dado o no se ha dado, yo no lo sé, lo que le puedo asegurar es que al menos por mi parte la van a tener.

Con respecto a las incógnitas que comentaba el señor Amezketa, lógicamente, en toda gran infraestructura siempre hay incógnitas, porque las grandes infraestructuras se van haciendo muchas

veces sobre la marcha y se van redefiniendo situaciones. ¿Qué tenemos que hacer? Mantener la prioridad o seguir manteniendo esa iniciativa para que el corredor navarro, dentro de la Red Básica Transeuropea, continúe y sea una realidad con otro tema, evidentemente, que es acomodarnos a los tiempos. En ese tema estoy de acuerdo. Le aseguro que por mi parte no hay ningún estado de excepción mental al planteamiento que alguien haga. A mí todas las reflexiones me sirven para reflexionar colectivamente. Ahora, eso sí, la única contrapartida que pido es que esa misma voluntad de reflexión sobre lo que otros digamos esté en todas las partes. Por mi parte, lo dicho, les agradezco a todos sus intervenciones. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Consejero. Agotado el segundo punto del orden del día, y para dar tiempo a que se retire el señor Consejero, hacemos un receso y le despedimos convenientemente.

(SE SUSPENDE LA SESIÓN A LAS 19 HORAS Y 15 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESIÓN A LAS 19 HORAS Y 18 MINUTOS.)

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a valorar la posibilidad de adecuar una línea de transporte público entre el nuevo centro penitenciario y el centro de la ciudad, presentado por el Grupo Socialista de Navarra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Vamos a dar cuenta del tercer punto del orden del día, señorías, que es una moción presentada por el Partido Socialista, por la que se insta al Gobierno de Navarra a valorar la posibilidad de adecuar una línea de transporte público entre el nuevo centro penitenciario y el centro de la ciudad. Para su defensa tiene la señora Esporrín.

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: Muchas gracias, señor Presidente. Creo que esta moción es bien sencilla. Todos sabemos que se va a poner en marcha en breve el nuevo centro penitenciario y dónde está situado. Ahora mismo no tiene línea de transporte público. Sabemos que será un elevado número de internos e internas los que estén en la prisión. Por lo tanto, entendemos que va a ver un movimiento importante de personas: familiares, abogados, trabajadores y trabajadoras, etcétera.

Por otra parte, este enclave está situado cerca de un centro comercial y hay una importante actividad industrial alrededor, por lo que no nos parece descabellado valorar la posibilidad de poner transporte público hacia esa zona. No decimos ni cómo ni cuándo ni con qué frecuencia, sino que se estudie la posibilidad porque entendemos que hay

otros centros comerciales que tienen transporte público y pensamos que tiene que haber las mismas posibilidades para todos, a este ¿por qué no? Nuestra idea principal ha sido la nueva instalación, pero que dé servicio a todas las demás áreas de alrededor. No decimos la frecuencia, sino que sea fruto de un estudio en el que se valore la necesidad, y tampoco entendemos que deba ser algo inmediato, lo hacemos con tiempo para cuando el nuevo centro penitenciario esté en funcionamiento sí, a resultas de este estudio, resulta viable, posible y factible la posibilidad del medio de transporte público, porque creemos en el transporte público, porque creemos que es la mejor manera y más sostenible de trasladar a las personas y porque entendemos que es una buena posibilidad.

Sabemos que el Gobierno de Navarra no es competente en el transporte, pero en la medida en que financia el 65 por ciento del déficit creemos que tiene que tomar parte en esta decisión. Esta es la posibilidad que les planteo para que la apoyen si son tan amables. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señora Esporrín. En el turno a favor, ¿grupos que vayan a intervenir? Por parte de UPN, tiene la palabra la señora Castillo.

SRA. CASTILLO FLORISTÁN: Muy amable. Gracias, señor Presidente. Nosotros, la verdad, es que nosotros compartimos la necesidad probable de que esto sea así en el momento en que entre en funcionamiento el nuevo centro penitenciario. Y como además la moción, como bien ha dicho la portavoz del grupo parlamentario socialista, verdaderamente lo que hace es instar a valorar la posibilidad de adecuar, si hubiesen puesto instar al Gobierno a adecuar inmediatamente sin ningún tipo de estudio, sin atemperar las consecuencias de la carencia de competencias que tenemos, porque parte las tendría el ministerio en cuanto a las necesidades de la propia cárcel, y luego el Gobierno de Navarra en cuanto a las concesionarias, en esta situación en la que la plantea el Partido Socialista de Navarra, nosotros creemos que se puede hacer este estudio y que las consecuencias favorables son mucho más importantes que las desfavorables. Y si esto cabe dentro, además, de la consignación que hay para transporte público dentro del presupuesto, no tenemos ningún inconveniente en que esto sea como lo ha planteado el grupo mocionante. Así que apoyaremos la moción. Gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias. Por parte de Na-Bai tiene la palabra el señor Jiménez.

SR. JIMÉNEZ HERVÁS: En principio, yo sí espero que sea pronto, puesto que cárcel va a ver; no estamos en la discusión de cárcel sí, cárcel no,

y puesto que está acabada, dadas las condiciones en las que está la vieja, pues no sería mala idea que se plantease en serio quien le corresponda que se hiciese el traslado cuanto antes. Por lo tanto, en ese sentido, ojalá sea más pronto que tarde.

A nosotros nos parece bien no solamente por el servicio a la cárcel, que creemos que hay que darlo, sino sobre todo porque está ubicada en un entorno que no tiene transporte público y que reúne condiciones para que por lo menos se haga un estudio serio de poder prestarlo. No solamente se trata de los centros comerciales que están en ese entorno, sino que además están pegados a un polígono industrial muy grande, que mueve a mucha gente. No tendría mucho sentido, seguramente, que llegase el autobús y entrase directo a la cárcel y saliese directo, lo lógico es que dé la vuelta correspondiente por el entorno del polígono industrial para prestar ese servicio. Por lo tanto, estamos a favor.

Solamente quiero hacer un comentario. Espero que no nos pase como nos pasó con el autobús del aeropuerto, que estuvimos un año paseando un autobús sin nadie dentro, porque nos empeñamos en dar un servicio que, a todas luces, no se justificaba y duró no sé si un año o año y pico y no iba nadie. En este caso, que se diseñe bien, corresponderá a la Mancomunidad, tenéis el Presidente, por lo que lo haréis, seguro, que se diseñe bien, que se dimensionen el recorrido y el horario; seguramente, por las características del servicio que va a prestar, el horario tendrá que ser también especial. Por lo tanto, votaremos a favor.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): Muchas gracias, señor Jiménez. Por parte de Bildu, tiene la palabra el señor Amezketa.

SR. AMEZKETA DÍAZ: Efectivamente, hay cárcel y se ha de ocupar antes o después, pero deduzco que hay algo de información privilegiada porque cuando se insta ya a que se ponga, será porque se sabe que... Ya está tardando, porque si dice que desde el 1 de enero estaba preparada, pues ya está tardando en relación con lo que tienen que soportar quienes están aún en la vieja, en la antigua. Una cosa que sí me ha preocupado es el numeroso... que va a generar, si mal no recuerdo, la cárcel estaba prevista para quinientos y pico, creo que no llegaba a seiscientos reclusos. Cuidado, porque todo lo que pase de ahí será cambiar de forma importante y grave las previsiones iniciales. Nada más.

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

SR. MAULEÓN ECHEVERRÍA: Buenas tardes de nuevo. Koldo, me temo que en esto último que has dicho, y aunque no es el punto, prepárate

para lo peor, porque todas las celdas están diseñadas para dos personas y no para una, yo he visto los planos en los que aparecen las dos literas dibujadas, con lo cual podemos estar hablando de una cárcel de mil doscientos presos y presas. Efectivamente, llegará el día en el que hablemos largo y tendido de ese asunto.

En todo caso, sobre la moción comentaré algunas cuestiones. Nosotros también la vamos a apoyar porque es una cuestión obvia, pero es preciso recordar varias cuestiones. No quiero ser descortés, pero tienen ustedes la presidencia de la Mancomunidad y al Consejero de Transportes, pues a la que estamos, que es lo que se suele decir. Además de todo esto, me preocupan varias cosas. Una es que el Plan de Movilidad Sostenible de la Comarca de Pamplona, que precisamente hablaba de la necesidad de llegar a polígonos, de reforzar el asunto de los hospitales, el asunto de los carriles bus, es decir, replantearse el diseño de la red del transporte público de la comarca de Pamplona, costó varios cientos de miles de euros al Gobierno de Navarra y nunca más se supo de él, sigue metido en el cajón desde hace ya más de dos años. También nos preocupa que, a la vez que se pide una mejora en una nueva línea, estamos asistiendo últimamente a recortes en frecuencias como las que recientemente se han producido en algunas de las líneas del transporte público de la comarca.

Por tanto, creo que más allá de esta cuestión puntual, sí es cierto que hace falta una reflexión general y una apuesta decidida por la mejora del transporte público de toda Navarra, y en este caso

del conjunto de la comarca, especialmente en lo que tiene que ver con el acceso a polígonos industriales, a colegios, a zonas hospitalarias, es decir, a zonas que ahora están mal cubiertas y que son importantes focos de atracción de personas.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias, señor Mauleón. Para responder al apoyo de los grupos a su propuesta, tiene la palabra la señora Esporrín.*

SRA. ESPORRÍN LAS HERAS: *Agradezco el apoyo que han mostrado todos los grupos. Compartimos las preocupaciones por la mejora del transporte público y en ese sentido va nuestra propuesta, para llegar con el transporte público a donde no llega y de una manera sostenible.*

En cuanto a los contenidos de población de la cárcel, desconozco absolutamente ese dato. Es la previsión de los datos iniciales y la actividad económica e industrial de la zona lo que nos mueve a hacer esta solicitud. Quiero agradecer el apoyo.

SR. PRESIDENTE (Sr. Caro Sádaba): *Muchas gracias. Queda aprobada la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a que valore la posibilidad de adecuar una línea de transporte público con la frecuencia necesaria entre el nuevo centro penitenciario y el centro de la ciudad, facilitando su conexión con el conjunto de la red de transporte urbano comarcal, con el fin de dar respuesta a todas las necesidades antes mencionadas. No habiendo más puntos que tratar, se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESIÓN A LAS 19 HORAS Y 29 MINUTOS.)

