



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

IV Legislatura

Pamplona, 25 de octubre de 1996

NUM. 3

---

**COMISION DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS**

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D<sup>a</sup> ASUNCION APESTEGUIA JAURRIETA

**SESION CELEBRADA EL DIA 25 DE OCTUBRE DE 1996**

**ORDEN DEL DIA**

- Elección del Secretario.
  - Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que informe sobre las líneas de actuación de su Departamento.
-

## SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 38 minutos.

### **Elección del Secretario.**

Abre la sesión la Presidenta de la Comisión, señora Apesteguía Jaurrieta, que da la palabra a la Secretaria en funciones, quien procede a llamar a los Parlamentarios para la votación secreta y por papeletas. Se procede a la votación y resulta elegido don Pablo Lorente Zapatería (Pág. 2).

Se suspende la sesión a las 16 horas y 42 minutos.

Se reanuda la sesión a las 16 horas y 44 minutos.

### **Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que informe sobre las líneas de actuación de su Departamento.**

Toma la palabra el representante del grupo solicitante de la comparecencia, señor Landa Marco (G.P. «Izquierda Unida-Ezker Batua de Navarra»). A continuación interviene el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Palacios Zuasti (Pág. 3).

Se suspende la sesión a las 18 horas y 24 minutos.

Se reanuda la sesión a las 18 horas y 29 minutos.

En el primer turno de intervenciones toman la palabra los señores Landa Marco, Platero Alda (G.P. «Socialistas del Parlamento de Navarra») y Larráyoiz Lezáun (G.P. «Convergencia de Demócratas de Navarra») y la señora Errazti Esnal (G.P. «Mixto-Eusko Alkartasuna»), a quienes responde, tras cada intervención, el señor Consejero (Pág. 19).

En un segundo turno toman la palabra el señor Larráyoiz Lezáun y la señora Errazti Esnal, a quienes responde, tras cada intervención, el señor Consejero (Pág. 35).

Se levanta la sesión a las 20 horas y 35 minutos.

(COMIENZA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 38 MINUTOS.)

### **Elección del Secretario**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Buenas tardes, señoras y señores, comenzamos la sesión. Estamos en el primer punto del orden del día, que es la elección del Secretario. A tal fin, procederemos, de conformidad con el artículo 48 del Reglamento, a la elección mediante votación secreta y por papeletas en las que los Parlamentarios miembros de la Comisión podrán escribir un solo nombre, resultando elegido Secretario quien obtenga el mayor número de votos. En caso de empate, será elegido el de menor edad, según lo dispuesto en el artículo 48.3 del Reglamento.*

SRA. SECRETARIA EN FUNCIONES (Sra. Errazti Esnal): *Apesteguía Jaurrieta, María Asunción. Ausejo Mozún, Ignacio. Basterra Layana, Andrés. Errazti Esnal, Begoña. González Mateo, Juan. Jiménez Pérez, Juan Ramón. Landa Marco, Martín. Larráyoiz Lezáun, Miguel Angel. Platero Alda, Juan Andrés. Urdiáin Martínez, José Ramón.*

*Blanco. Pablo Lorente. Blanco. Blanco. Señor Lorente. Pablo Lorente. Lorente. Pablo Lorente. Pablo Lorente. Lorente.*

*3 votos en blanco y 7 votos el señor Lorente.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Por lo tanto, resulta elegido Secretario de la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras el señor Lorente Zapatería, a quien invito, aunque en este caso no puede ser así, a ocupar su puesto en la Mesa. Lo dejaremos para la siguiente Comisión o, si en el transcurso de la sesión se incorporara, procederá a ocupar su puesto. Muchas gracias. Vamos a hacer un receso mínimo para que pase el Consejero de Obras Públicas y así comenzar el segundo punto del orden del día.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 16 HORAS Y 42 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 44 MINUTOS.)

### **Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para que informe sobre las líneas de actuación de su Departamento**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Reanudamos la sesión. Pasamos al segundo punto del orden del día, que es la comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones*

*para que informe sobre las líneas de actuación de su Departamento. Damos, pues, la bienvenida al señor Consejero de Obras Públicas y a sus Directores de Departamento, buenas tardes, sean ustedes bienvenidos. El portavoz de Izquierda Unida, señor Landa, puesto que la comparecencia ha sido a petición de este grupo parlamentario, tiene la palabra. Cuando quiera, señor Landa.*

**SR. LANDA MARCO:** *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios. En primer lugar, me van a permitir que salude al señor Consejero y a sus Directores Generales en esta vuelta al Parlamento, en esta ocasión como Consejero de Obras Públicas, pero hasta hace muy poquitos días Parlamentario, y por lo tanto compañero, en este Parlamento, si bien desde la oposición. Bienvenido, señor Palacios como Consejero. Sabe que le toca un departamento fundamentalmente inversor que, por tanto, en el periodo pasado ha estado en el ojo del huracán. Esperamos y confiamos, señor Palacios, que utilice la lupa que le regalaron en su despedida de Parlamentario y también los conocimientos y experiencia que adquirió en la Comisión de investigación de las adjudicaciones de Huarte, porque evidentemente todo va a ser necesario. Me consta su sensibilidad al respecto y, por tanto, le deseo que lo que han sido inquietudes compartidas las pueda llevar a cabo y, de alguna manera, sirvan para limpiar la imagen de su Departamento, del conjunto del Gobierno de Navarra y, por ende, de Navarra fuera de nuestros límites.*

*Metidos ya en lo que es el objeto de la comparecencia, a mi grupo le gustaría conocer qué medidas internas piensa adoptar desde su Departamento para que lo que hemos podido conocer en otras circunstancias no se vuelva a repetir, y digo internas desde su Departamento, no me refiero a la Ley de Contratos, que ya vendrá por otra vía, ni a los planteamientos que correspondan a proyectos de ley del Gobierno.*

*También nos gustaría que nos aclarara en esta comparecencia algunos temas puntuales. Había un par de compromisos en los Presupuestos del 96, uno era el desdoblamiento de la Nacional 232 a su paso como variante de Tudela, la conocida como "ruta de los elefantes", con el segundo –creo– tráfico más importante en las carreteras navarras, no en las autovías, y con un tráfico pesado importante, incrementado con la ubicación de la empresa Guardians en el tramo Castejón-Tudela, incrementado, además, al no ponerse en marcha el muelle ferroviario previsto y que, en principio, fue aplazado sine die. Nos gustaría saber si se va a mantener ese compromiso, si el desdoblamiento va a comenzar ya, y si tiene previsto el desdoblamiento de manera inmediata de lo que es el tramo Castejón-*

*Tudela y en un segundo orden lo que representaría hasta el enlace con la zona de Aragón.*

*Otro tema del que nos gustaría conocer qué tratamiento se le va a dar es el de los enlaces de la autopista a su paso por Tafalla, tanto el enlace norte como el sur, y en el caso del enlace sur, con la supresión de las garitas que en estos momentos no tienen otra utilidad que contabilizar los vehículos, cuando es evidente que para ese cometido no es necesario que permanezcan las garitas ahí y que si se suprimieran podrían tener un acceso mucho más fácil sin estar supeditados a la entrada por el actual punto y, por tanto, permitiría una entrada más racional a la autopista sur de Tafalla. Nos gustaría saber si piensa acometer esas obras, en qué plazos. Sabe el señor Consejero que es una reivindicación, que incluso el propio Ayuntamiento de Tafalla está detrás de ella y la está planteando.*

*Otro tema que nos gustaría conocer es el de la autopista, la rebaja de peajes que se ha estado comentando, que incluso el gerente de la autopista señalaba como posible y a lo que, en principio, en estos momentos se mostraba dispuesto siempre y cuando se renegociara el plazo de la concesión. Quisiera saber cuál es la postura del Gobierno, si piensa rebajar los peajes de la autopista y cuál sería la alternativa que se plantearía en cuanto a alargar el periodo de concesión.*

*Otro de los compromisos anteriores y del que creo que, incluso, porque a mí me han pasado un boceto, ya estaban previstas anchuras y demás, es la carretera Ablitas-Tudela. Era un compromiso adquirido por el anterior Gobierno. Tiene un croquis con una calzada de 6 metros, un arcén de 1'50, una berma de 0'50 y un carril-bici incorporado. Se les habían dado dos opciones y el Ayuntamiento se había manifestado por una de ellas. Nos interesa saber si la opción por la cual se ha manifestado el Departamento la va a llevar a cabo y en qué plazo.*

*Otro de los temas del que nos gustaría oír la opinión del señor Consejero es el del transporte comarcal de Pamplona. Es una de las más viejas reivindicaciones de la comarca; es un tema que también fue objeto de tratamiento por el anterior Gobierno, incluso había un proyecto bastante avanzado y nos gustaría conocer cuál va a ser la actitud desde su Consejería y si estima que se puede adelantar algún plazo en el cual este tema va a poder ser avanzado.*

*Por último, en esta primera parte de preguntas, luego comentaremos algunas cosas más, nos gustaría también que nos comentase qué actuaciones piensa desarrollar o cuáles son las inquietudes que piensa llevar a cabo en el tema del ferrocarril, por aquello de que entre si son galgos o podencos, hablando del tren de alta velocidad, si va a pasar,*

*si no, resulta que nos estamos quedando sin trenes de verdad que paren en las estaciones que tenemos en Navarra. Por lo tanto, nos gustaría conocer también en ese sentido cuál es su opinión. Nada más y muchas gracias.*

**SRA. PRESIDENTA** (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Landa. Tiene la palabra el señor Consejero para dar cuenta del motivo de su comparecencia, que era explicar las líneas generales de su Departamento y, a su vez, contestar a las preguntas que posteriormente los grupos parlamentarios le irán presentando. Cuando quiera, señor Consejero.*

**SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES** (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora. Presidenta. Señoras y señores Parlamentarios, muy buenas tardes.*

*A petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida comparezco ante esta Comisión para exponer las grandes líneas de actuación del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.*

*Antes de nada, quiero indicarles que, en coherencia con lo que expuso el Presidente del Gobierno, dada la minoría parlamentaria de que se parte, la acción de gobierno ha de fundamentarse imprescindiblemente en el principio de máximo consenso, por lo que trataré de propiciar la negociación y el diálogo permanentes con los diversos grupos de esta Cámara para tratar de alcanzar los objetivos que a continuación expondré y que tengan la estabilidad que el interés general requiere.*

*Por tanto, desde este mismo momento les anuncio la decidida voluntad de este Consejero de intentar llegar a acuerdos en todos los importantes temas que expondré más adelante y sé que podré contar con la responsabilidad institucional de todos ustedes.*

*En esta comparecencia me acompañan, y tengo el gusto de presentarles a sus señorías, los dos Directores Generales del Departamento, don Alvaro Miranda Simavilla, que es el de Obras Públicas, y don Angel Sanz Barea, que es el de Transportes y Comunicaciones. Esta es la primera novedad que encontrarán en esta etapa. Hasta ahora había un único director general para todo el Departamento. Con el nombramiento de dos directores generales, que es algo cuya necesidad ya se venía contemplando en informes de anteriores Gobiernos, estamos impulsando las dos áreas.*

*Por un lado, potenciamos las obras públicas ya que el Director General sólo se ocupará de esa materia. Igualmente, con una dirección general de Transportes y Telecomunicaciones, damos a estas materias la importancia que se merecen en los finales de este siglo XX, en los que estamos viviendo*

*una revolución de las telecomunicaciones y tenemos, para 1998, el reto de la liberalización del transporte. Navarra no se podía quedar atrás en estas cuestiones y es por lo que se ha considerado oportuno que al frente de ellas esté un director general.*

*Y ya, sin más preámbulos pasaré a mi exposición. En ella hablaré, en primer lugar, de la Dirección General de Obras Públicas para referirme después a Transportes y terminar con Telecomunicaciones.*

*En relación a los cometidos asignados a la Dirección General de Obras Públicas me detendré en hacer varias consideraciones que me parecen necesarias desarrollar.*

*La primera de ellas, será un breve recorrido introductorio sobre las infraestructuras en Navarra y sobre su importancia estratégica para la Comunidad Foral. En una segunda consideración, y sin ánimo de abrumar a sus señorías, detallaré aquellas actuaciones más significativas que se pretenden acometer en los ejercicios próximos, algunas de ellas de especial relevancia. Por último, la tercera consideración que deseo plantearles, e incidir de forma especial, es la relativa a los cambios estructurales que se han producido en dicha Dirección General de Obras Públicas y muy especialmente les detallaré los objetivos que nos hemos marcado, y que tienen una relación directa con la recuperación del dinamismo, del prestigio y de la eficacia en esta importante área de nuestra Administración.*

*Como les decía, la primera consideración que este Consejero desea transmitirles es la importancia sustantiva que las diferentes redes de infraestructura tienen para cualquier sociedad avanzada. Como ustedes. saben, Navarra tiene competencia plena tanto en lo relacionado con la red de carreteras de nuestro territorio como en materia de obras hidráulicas, contando siempre con intentar conseguir la colaboración del Estado en aquellas materias que se consideren de interés general. Por otro lado, en lo relacionado con las infraestructuras ferroviarias y aeroportuarias es el Estado quien detenta las competencias, habiendo existido siempre una estrecha colaboración entre ambas administraciones para el logro de objetivos comunes.*

*La posición geográfica de Navarra, su significativo desarrollo industrial y la estructura y distribución de sus núcleos de población, hace que todo lo relativo a infraestructuras cobre vital importancia, no sólo para resolver los problemas actuales sino, y esto es más importante, para prever las expectativas futuras. Soy plenamente consciente, y espero que esta opinión sea compartida por sus señorías, de que las obras de infraestructura deben ser contempladas, en su conjunto, como actuación*

nes a medio y largo plazo, y que nuestra obligación es, sin olvidar la resolución de situaciones problemáticas actuales, establecer la base de un desarrollo sostenido a futuro.

Así pues, es mi deseo, y por ende del Gobierno de Navarra a quien represento, no ir por detrás de las necesidades sino hacer planteamientos para adelantarnos a los retos del futuro. Estas ideas abstractas, y dado lo pragmático de mi Departamento, no quedarán en el vacío, sino que se plasmarán, si cuento con el apoyo suficiente, en actuaciones concretas que luego detallaré, y que pasarán necesariamente por una planificación a medio y largo plazo de las infraestructuras de nuestra Comunidad Foral y la realización, si se cuenta con el respaldo económico suficiente, de importantes y decisivas obras de infraestructura.

Volviendo sobre la realidad física de Navarra y su posición geográfica, debemos recordar e insistir que nuestro territorio foral forma parte tanto del corredor del Ebro, como del denominado arco atlántico. Igualmente Navarra ha sido, es, y debe ser en el futuro, lugar de paso de las grandes vías de comunicación entre España y Francia, es decir Europa.

Esta situación no debe ser considerada sólo como un pasillo para terceros, sino que esta posición debe cimentar, por la vía de las infraestructuras, la potenciación de nuestro territorio para su desarrollo futuro.

En relación con las obras hidráulicas, su cometido debe ser el permitir realizar una política hidráulica integradora, respetuosa e incluso potenciadora del medio ambiente y que posibilite contar con este importante recurso, que es el agua, para el desarrollo sostenido de nuestra población. Este Departamento impulsará estas políticas en las que no dudo tener el apoyo mayoritario de esta Cámara, tantas veces refrendado en el pasado inmediato.

Una vez realizadas estas consideraciones generales, pero que me ha parecido fundamental exponer, pasaré a detallar la situación de las diferentes infraestructuras en nuestra Comunidad Foral, y a relatar de forma pormenorizada, aunque espero que no tediosa, las actuaciones que se pretenden desarrollar en lo que resta de legislatura.

Así pues, me referiré a los objetivos que nos hemos planteado en los siguientes campos. El primero sería la construcción de carreteras, mejora y ampliación de la red viaria. El segundo, conservación de las carreteras; el tercero, ferrocarril; el cuarto, aeropuerto; quinto, cartografía; sexto, geología; y séptimo obras hidráulicas.

Red viaria. Comenzando por el amplio campo de la mejora y ampliación de la red viaria y centrándonos en la red de carreteras de Navarra, debemos señalar que en la actualidad contamos

con 3.636 kilómetros de red que, a su vez, corresponde a diversas categorías. Esta longitud total se subdivide, y esto es importante de resaltar, en 209 kilómetros de autopista y autovía, un 5'8 por ciento del total, 541 kilómetros de red de interés general, un 14'9 por ciento, 458 kilómetros de red de interés de la Comunidad Foral, un 12'6 por ciento, 287 kilómetros de red comarcal, un 7'9 por ciento, y 2.142 kilómetros de red local, un 58'9 por ciento. Como les decía, es importante entrar en este detalle de la clasificación viaria, ya que, dado nuestro ámbito competencial, debemos asumir la gestión de la totalidad de la red de carreteras, de la cual la red local constituye una parte muy importante, cerca del 60 por ciento de nuestras carreteras, lo cual implica un esfuerzo significativo en su actualización y mantenimiento. Igualmente es relevante para nuestra Comunidad Foral contar con un kilometraje significativo de autovías, que nos demandan una atención creciente como vías de comunicación estratégicas.

La red viaria en Navarra está culminando obras de una envergadura significativa que han modificado en buena medida la estructura de las vías de gran capacidad de nuestra Comunidad. Esta referencia debe hacerse expresamente respecto a la Autovía del Norte. No obstante dentro de esta legislatura se finalizarán y acometerán otras obras de gran entidad que tenderán a completar o a continuar las actuaciones en otras vías estratégicas de Navarra.

Si bien es cierto el gran esfuerzo inversor realizado en las grandes vías de comunicación del noroeste navarro, debemos señalar que la red viaria de la Comunidad Foral precisa de actuaciones permanentes y obligadas que vengán a atender las insuficiencias o deficiencias de trazado, capacidad y seguridad.

La evolución del crecimiento del tráfico rodado en nuestra comunidad hace que carreteras que han sido suficientes para atender a un determinado flujo de tráfico, comiencen a llegar a su límite en cuanto a nivel de servicio aceptable.

Como más adelante incidiré, la política de actuación en la construcción de obras en la red viaria deberá estar soportada por una adecuada planificación de las mismas, que deberá plasmarse en un plan director de carreteras.

Con base en ello, y dada la situación del documento que deberá servir de referencia para dicho plan de carreteras, estableceremos el ejercicio de 1997 como año de transición en el que ejecutaremos o iniciaremos obras de indudable interés para nuestra comunidad. Las actuaciones para los años 1998 y sucesivos deberán venir de la Planificación a la que me referiré más adelante.

*De cualquier forma, las inversiones en la infraestructura viaria tendrán como objetivos principales los siguientes. Duplicaciones de calzada o ampliaciones de capacidad. Acondicionamiento de la red de interés general. Acondicionamiento de la red de interés de la Comunidad. Ensanche y mejora de la red comarcal. Mejora de la red local. Variantes de población. Acondicionamiento de travesías, y adecuación ambiental.*

*Detallar el listado de actuaciones a acometer en estos tres ejercicios sería demasiado prolijo y sujeto en buena medida, como he dicho antes, a una concreción de la planificación. No obstante, sí que creo que es de interés resaltar aquellas actuaciones que, bien por su inmediatez o bien por su importancia, es necesario plantear ante sus señorías.*

*En cuanto a las actuaciones para una ampliación de la capacidad de nuestras principales vías de comunicación deben citarse los siguientes. La finalización de la construcción del nudo de Alsasua, prevista para el verano de 1997. La construcción y finalización en 1998 del desdoblamiento de Alsasua-Olazagutía-Ciordia. Con lo que se dará por finalizado el desdoblamiento y transformación en autovía de la totalidad del corredor Pamplona-Vitoria, y la conexión en autovía con las vías de igual capacidad del norte de España.*

*Igualmente durante este período se concluirá la redacción del proyecto de desdoblamiento del puerto de Echegarate y deberemos convenir con la Diputación de Guipúzcoa los planes de construcción de dicho desdoblamiento, de forma que coincidan en el tiempo con la parte guipuzcoana. Dado que este importante tramo de carreteras es utilizado, obviamente, por una mayoría de usuarios no navarros, plantearé ante el Gobierno de la Nación la posible consecución de ayudas para su financiación, a ser posible a través de los fondos de cohesión. No obstante no les oculto a sus señorías la dificultad de estas gestiones. En relación con la Autovía del Norte y a los problemas localizados en algunos de sus túneles, como saben ustedes, ya se ha iniciado una toma de 460 muestras de las paredes de dichos túneles para evaluar su situación y determinar la solución a adoptar. Dada la complejidad de esta infraestructura en su conjunto, se prevé mantener a lo largo de los próximos años una partida presupuestaria para el seguimiento y corrección de taludes, obras de fábrica, encauzamientos, etcétera, propios de las características de una obra de esta envergadura y dificultad orográfica.*

*Por último, se prevé contratar en 1998 la construcción del desdoblamiento de la variante de Tudela, actuación largamente demandada por dicha población. Y con esto creo que le contesto en parte a una de las preguntas del señor Landa.*

*En lo relativo a la red de interés general, que, como sus señorías saben, está integrada por los ejes radiales que conectan a Pamplona con las principales ciudades navarras y, a su vez, crea la interrelación con los territorios colindantes, las actuaciones más significativas se concretan en lo siguiente. En la nacional 121, que une Pamplona con la frontera francesa por Behobia y por Dantxarinea, se concluirán y pondrán en servicio las importantes obras de los túneles de Belate y Almandoz. Estas obras se encuentran actualmente en fase de finalización de la obra civil de construcción, y pendientes de ejecutar las instalaciones de ventilación, iluminación, socorro, etcétera. Está previsto que entren en servicio después del verano de 1997.*

*Como continuación de las obras de este importante eje, se acometerá durante 1997 la construcción de la variante de Olagüe, obra largamente esperada.*

*También en 1997 se acondicionará el tramo Oricáin-Sorauren, de forma que a finales del ejercicio de 1998, y con la variante de Olagüe finalizada, se cuente con el recorrido Pamplona-Zozaya con una notable mejora en cuanto a transitabilidad, lo cual supondrá un hito en las comunicaciones viarias navarras.*

*Debe resaltarse que es voluntad de este Gobierno la continuación de actuaciones a lo largo de este eje, tanto en su salida hacia Behobia en la nacional 121-A como en la salida por Baztán-Otxondo-Dantxarinea en la nacional 121-B. En este sentido se acometerán los proyectos de Zozaya-Santesteban –Variante de Mugaire–, los de los túneles de Lekarraitz, así como el del tramo Bera-Behobia. La solución a dar a este significativo y peculiar tramo deberá tratarse con la Diputación de Guipúzcoa.*

*Igualmente, y dentro del apoyo a la nacional 121-B, durante 1997 se construirá la variante de Arráyoz y se realizará el proyecto de variante de Irurita-Elizondo, de forma que esta última obra se pueda acometer dentro de la legislatura.*

*Por último, durante este periodo se analizará la viabilidad del túnel de Ezcaba para descongestionar la salida desde Pamplona hacia la nacional 121, eliminando la compleja salida actual.*

*En lo referente a la conexión de Pamplona-Francia por Alduides, se continuará con la mejora del tramo desde Eugui a la frontera francesa, acometiendo durante 1997 las obras de mejora de la calzada desde el cruce de la carretera de Irurita hacia la citada frontera.*

*En la nacional 135 Pamplona-Valcarlos se ejecutarán las obras de mejora del puerto de Erro, que se iniciarán en 1997 y se concluirán en el ejercicio siguiente.*

*En cuanto al eje Pamplona-Jaca-Huesca, nacional 240, pretendo impulsar activamente la concreción de planteamientos en torno a esta importante vía de comunicación, que ha sido repetidamente planteada, pero en la que muy poco se ha avanzado. Como primera medida, durante 1997 se encomendará por el Gobierno de Navarra un estudio de alternativas-vialidad que nos permita conocer el futuro marco de actuaciones. Paralelamente se llevarán a cabo las conversaciones y negociaciones con el Ministerio de Fomento y con la Diputación General de Aragón, e igualmente se tomará parte en aquellos foros que ya impulsan convertir esta carretera en una vía de alta capacidad. No serán menores los esfuerzos para promover ante el organismo competente la necesidad de agilizar el nuevo trazado de la carretera que se ve afectada por el futuro recrecimiento de Yesa. Este Consejero es consciente de que las vías de comunicación del futuro no sólo deben enfocarse desde el punto de vista puramente economicista, sino también como soporte al desarrollo del turismo y para facilitar el ocio de los ciudadanos, todo ello condicionado, como siempre, con las disponibilidades económicas.*

*Siguiendo con los ejes de comunicación de la red de interés general, el siguiente recorrido corresponde a la nacional 121 y 113, Pamplona-Eje del Ebro-Madrid, del que también ha hablado el señor Landa. Debe señalarse que este eje viario, y tras las importantes actuaciones realizadas en los últimos años, no precisará de inmediato de actuaciones significativas en cuanto a su trazado. No obstante en cuanto a obras localizadas, durante 1997 se iniciarán las obras del enlace de Beriáin, cuya ejecución se ha retrasado repetidas veces y que considero de indudable prioridad. Igualmente en 1997 se procederá a la modificación de las intersecciones más peligrosas de la variante de Cintruénigo.*

*Por finalizar lo relativo a este importante eje de comunicaciones, debemos referirnos a los problemas de capacidad que se presentan en el tramo Campanas-Noáin, debido al gran volumen de tráfico que se registra en dicha zona. Durante los próximos meses se analizarán las soluciones a plantear.*

*También corresponde a esta red de interés general la carretera nacional 232 de Logroño a Zaragoza en el tramo navarro, desde Castejón hasta Cortes, de esto también hablaba el señor Landa. Esta carretera registra una de las mayores intensidades de tráfico de la Comunidad Foral, y, como ya se ha citado al hablar de las actuaciones para aumento de capacidad, durante este periodo se acometerá el desdoblamiento de la variante de Tudela. No obstante, se analizará en conjunto con el Ministerio de Fomento la perspectiva futura de esta importante*

*vía de comunicación, ya que el tramo navarro es, en buena medida, un corredor de paso y, por tanto, las actuaciones a realizar deberán analizarse conjuntamente con el Ministerio responsable de los tramos limítrofes.*

*En lo relativo a la nacional 111, Pamplona-Logroño, debe citarse que en los próximos ejercicios se van a llevar a cabo obras significativas. En el ejercicio de 1.997 se licitará y contratará la construcción de la variante de Estella. Se encomendará el proyecto de la variante de Puento la Reina, de forma que pudiera iniciarse la construcción en 1999. Se encomendará el proyecto relativo al tramo Estella-Los Arcos. Así mismo, se analizará la situación de capacidad del tramo Cizur Mayor-Puento la Reina, ya que se prevén problemas por excesivo volumen de tráfico a medio plazo, lo que puede llevar a plantearse el desdoblamiento de este tramo en un futuro más o menos próximo.*

*Por último, y por finalizar con la red de interés general, resta por tratar lo relativo a la nacional 240 en su recorrido Pamplona-Irurtzun. Desde este Departamento se es consciente de los problemas de capacidad y funcionales que se registran actualmente en dicho eje viario. Durante este periodo se actuará en la mejora del seguimiento de las intersecciones de dicha carretera y se promoverá durante 1997 un estudio integral para analizar las posibles soluciones al tramo más urbano de dicha carretera.*

*No voy a finalizar mi recorrido por las actuaciones de aumento de capacidad y de actuaciones en la red de interés general, sin hacer una referencia expresa a la red de autopistas.*

*En primer lugar, desde este Departamento y con el respaldo del Gobierno de Navarra, se harán todas las gestiones precisas para impulsar el inicio de la construcción de la autopista Madrid-Tudela. Es propósito de este Gobierno apoyar al Gobierno de la Nación para que durante 1997 se proceda a la concesión e inicio de las obras del tramo Madrid-Guadalajara. Este primer paso deberá servir de lanzamiento para que en un futuro inmediato se plantee lo mismo para el tramo Medinaceli-Soria-Tudela. Para fomentar esta iniciativa se propondrán fórmulas económicas que agilicen esta última concesión.*

*En otro sentido, y ante la modificación del marco concesional de las autopistas a nivel estatal, se impulsará en la Autopista de Navarra, en aquello que le compete a este Departamento, una reducción de tarifas que posibilite un mejor aprovechamiento de esta importante vía de comunicación; igualmente se planteará ante Audenasa fórmulas que puedan resolver problemas comunes a nuestras entidades. Con esto creo que, en parte, también le contesto al señor Landa.*

*A continuación me centraré en las actuaciones previstas para la red de interés de la Comunidad Foral. Esta catalogación de carreteras corresponde a aquellas de trazado básicamente transversal y que soportan buena parte del tráfico interno a nuestra Comunidad. En su conjunto conforman una malla que interconecta los núcleos de población más importantes de Navarra. En total representa un 13 por ciento de la red viaria navarra y tiene la vocación de ofertar una serie de itinerarios transversales que abarcan gran parte de la geografía navarra, de ahí su importancia estructurante del territorio.*

*Los trayectos incluidos en esta relación son. El eje subpirenaico: Isaba-Ezcaroz-Abaurreas-Burguete-Zubiri-Eugui, además de la conexión a nivel comarcal Eugui-Irurita. El eje Alava-Estella-Tafalla-Sangüesa. El trayecto Estella-Guipúzcoa por Lizarraga y Lizarrusti. El recorrido Estella-San Adrián. El eje del Ebro por su margen izquierda, desde Logroño y Mendavia hasta Tudela pasando por Lodosa, Andosilla, San Adrián, Milagro y Valterra. Y por último la carretera Pamplona-Aoiz-Lumbier.*

*En estos ejes tan importantes para el desenvolvimiento del tráfico interno en nuestra Comunidad Foral, se ejecutarán o se iniciarán, entre otras, las siguientes actuaciones. La reforma del cruce de la carretera Azagra-Milagro con la de Peralta-Rincón de Soto. La finalización de la reforma del tramo Tafalla-San Martín de Unx. La reforma del cruce de Venta de Judas. El puerto de Aibar. El tramo San Martín de Unx-Alto de Lerga y el tramo Estella-Abárzuza.*

*Como se deduce de lo anteriormente apuntado, en este periodo se continuará dando especial importancia al cierre, en condiciones adecuadas, del importante eje Estella-Tafalla-Sangüesa.*

*El siguiente bloque que conforma la red viaria en orden jerárquico es el grupo de carreteras que constituyen la red comarcal, que, sin ser estructurante del territorio, es aquella que posibilita los desplazamientos de carácter eminentemente comarcal. En este caso, los ejes catalogados son: Lekunberri-Leitza-Santesteban, que muy probablemente tendrá que tener en un futuro inmediato tratamiento de red de interés de la Comunidad Foral, dado que configura un cierre transversal de itinerario por el noroeste de Navarra. Irurita-Eugui, que igualmente pertenece por su trazado al eje subpirenaico, pero que se mantiene en su categoría comarcal por cuestiones medioambientales. Lumbier-Ezcároz. Aoiz-Burguete. Acedo-Los Arcos-Sesma Lodosa. Tafalla-Peralta-Rincón de Soto y Tudela-Baños de Fitero.*

*Como ustedes saben, esta red, corta en su longitud ya que cuenta sólo con un ocho por ciento del*

*total de la red navarra, pero importante para las zonas a las que sirve, debe tener un tratamiento preferente en cuanto a actuaciones. Así, durante este periodo se acometerán o iniciarán las siguientes actuaciones: finalización y puesta en servicio de la variante de Peralta. Asfaltado del tramo que está sin pavimentación en la carretera Eugui-Irurita. La carretera Tudela a Fitero y de Fitero a Baños de Fitero. El tramo de carretera de Güesa-Esparza y de Esparza a Ezcároz, con lo que se finalizará la adecuación completa de la carretera el valle de Salazar, y la reforma de la carretera Leitza-Santesteban, que conllevará una importante inversión económica.*

*Por último pasaré revista a alguna de las actuaciones más significativas previstas para la red local, que como citaba al inicio de mi intervención supone casi el 60 por ciento de la longitud de red viaria Navarra. Es probable que parte de las carreteras más significativas de esta red local pasen a calificarse en un futuro inmediato como red comarcal.*

*El hecho de contar con una longitud tan importante de carreteras viene dado, sin duda, por el elevado número de núcleos de población de Navarra y, por qué no decirlo, por su más que aceptable nivel de accesos, fruto de una política mantenida a lo largo de muchos años de no abandonar este importante servicio a buena parte de nuestros conciudadanos. No obstante esta completa red local gravita onerosamente tanto sobre las labores de mejora, como sobre las tareas de conservación, y así debe ser resaltado.*

*Sería prolijo detallar todas las actuaciones que deberán realizarse en los próximos años, y que deberán priorizarse de acuerdo a la planificación que se realice. No obstante la política de este Departamento será destinar en torno al 7-10 por ciento de la inversión anual a la mejora de esta red, de la cual, como ya he indicado, se trasladarán hacia la calificación de red comarcal los tramos más significativos.*

*No obstante puede ya adelantarse alguna de las más inmediatas actuaciones. La reforma del puerto de Las Coronas, entre Navascués y Burgui, que se considera una actuación estratégica para el acceso al Valle del Roncal desde Lumbier. La carretera de Tudela a Ablitas. La finalización de la reforma de la carretera de Olite a San Martín de Unx. La supresión del paso a nivel en la carretera de Olite a San Martín. Y la carretera de Olite a Beire y Pitillas. Como ve, señor Landa, aquí también está incluida la carretera de Tudela a Ablitas.*

*Igualmente se planteará contar en los Presupuestos anuales con una partida de obras a priorizar, que permitirá contar con capacidad de reacción suficiente ante la ejecución de obras de no*

*gran envergadura, pero que puedan resolver problemas no detectables por el Servicio y razonablemente planteados por terceros.*

*Como un capítulo específico de actuaciones en la red viaria se mantendrá la colaboración con las entidades locales para la mejora de travesías, en particular cuando esta mejora coincida con obras de reforma y urbanización integral de las mismas. Este capítulo, como sus señorías comprenderán, tiene una gran demanda y deberá coordinarse, en la medida de lo posible, con las actuaciones que programe el Departamento de Administración Local dentro del Plan Trienal de Infraestructuras Locales.*

*De forma inmediata se intervendrá en las travesías de Noáin, Burguete, Badostáin y Elgorriaga, estando pendiente de atender al menos otras doce localidades.*

*Por último debe hacerse referencia expresa al capítulo que se viene denominando intervenciones en la red viaria de la Comarca de Pamplona, y que tiene una especial incidencia de la mejora de tráfico en Pamplona y su conurbación.*

*Las actuaciones más importantes a realizar son las siguientes: finalización y puesta en servicio del enlace de la carretera de Tajonar con la ronda Este. Finalización del nuevo tramo de carretera de Tajonar a Labiano, que mejorará sustancialmente el acceso a dicha zona, principalmente a los camiones en tránsito al Centro de Tratamiento de Residuos Urbanos de la Comarca de Pamplona. El nuevo acceso a las instalaciones de Tajonar desde la Ronda Este. La construcción del enlace de Cordovilla para la conexión desde la salida de Pamplona con el denominado Ramal 5, que permitirá el acceso a la zona comercial e industrial situada en sus inmediaciones. La construcción del enlace de la autovía A-15 en Imárcoain, para el acceso a la nueva terminal de transportes de la Comarca de Pamplona. El nuevo ramal de Villava y Burlada y su conexión con la ronda Este, posibilitando el acceso al polígono industrial de Areta, y conectando a estas localidades de forma directa con esta vía de circunvalación. El desdoblamiento de la variante de Burlada, como desarrollo del acuerdo y convenio alcanzado con el Ayuntamiento de esta localidad, y que descongestionará la capacidad de tráfico entre la cuesta de Beloso y la conexión de la Ronda Norte. La variante de Olaz-Gorráiz, que dará continuidad al casco urbano de Olaz y permitirá un acceso adecuado a la urbanización de Gorráiz. La continuación de la reforma de la carretera del Valle de Aranguren, acometiendo el tramo de carretera que discurre entre Sarriguren y Aranguren dejando resueltos, de esta forma, los dos extremos de esta carretera que son los que más tráfico soportan. El nuevo trazado de la carretera de Artica y su interconexión con la ronda Norte, así*

*como la construcción de un paso peatonal elevado para el acceso desde la Rochapea al monte San Cristóbal. La construcción de la rotonda en la carretera de Orcoyen para el acceso sur al polígono industrial Comarca-1. Y por último, y entre otras actuaciones que se desarrollarán con la correspondiente planificación, se encuentra la conexión entre el sur de Mendillorri y la calle Bardenas Reales, pendiente de convenio con el Ayuntamiento de Pamplona, y que posibilitará una nueva salida en este importante núcleo de población y conformará una vía de circunvalación interna por el sur de Pamplona.*

*En este capítulo de actuaciones en la Comarca de Pamplona, se irán analizando obras que vengan a mejorar la red viaria de la capital navarra y su entorno y que, en algunos casos, se demandan con intensidad por los Ayuntamientos de la comarca, sujetos muchos de ellos a importantes intensidades de tráfico.*

*Asimismo, se planteará, a ser posible en conjunción con otras administraciones de la zona, la realización de un estudio de caminos peatonales periurbanos. Pues es de todos conocida la gran afluencia de peatones que se desplaza por las carreteras del entorno de Pamplona por motivos de ocio. Este Departamento no puede ser insensible a esta realidad que, en muchos casos, supone una merma considerable de la seguridad vial tanto para viandantes como para los vehículos.*

*Dentro de las disponibilidades presupuestarias puede plantearse a medio plazo la realización de una red de caminos periurbanos que, en aquello que afecte a las carreteras, podría ser asumido por este Departamento. Como ustedes saben, actuaciones de este tipo ya se han realizado –carretera Pamplona-Olaz-Huarte– y otras están a punto de finalizarse –carretera del Valle de Aranguren, en el tramo Tajonar-Labiano– y es evidente su grado de aceptación y de mejora de la seguridad vial.*

*Como sus señorías han podido comprobar, en esta relación de obras a realizar en lo que queda de legislatura, y que no ha sido exhaustiva, hay un número muy importante de actuaciones, algunas claramente significativas, que permitirán en un plazo breve de tiempo solucionar situaciones que llevaban un tiempo pendientes de ser acometidas.*

*Pasamos, a continuación, a la conservación. Si es importante la ejecución de obra nueva en la red de carreteras que permite su paulatina mejora y adecuación para demandas futuras, no es menos importante las labores de conservación de este patrimonio viario. A este importante capítulo paso a dedicar los próximos minutos de mi intervención.*

*La conservación de carreteras tiene varios objetivos, los más significativos son los siguientes: mantenimiento en adecuadas condiciones de aque-*

llas vías de comunicación que, contando con unas características geométricas adecuadas, sufren el deterioro del paso del tiempo. Permitir una circulación adecuada a los usuarios de la carretera, en toda condición, fundamentalmente con climatología adversa. Fomentar y mejorar la señalización, el balizamiento y la seguridad vial en su conjunto. Igualmente es importante el mantener vivo el inventario de la red viaria, su estado y datos asociados.

Y por último, y dentro de las labores denominadas de explotación, se debe velar por el cumplimiento de la Ley de defensa de las carreteras, por la vía del seguimiento de su respeto y con la evacuación continua de los correspondientes informes y autorizaciones ante solicitudes de terceros.

El conjunto de estas labores son determinantes para prestar un buen servicio a los ciudadanos. Por tanto, y tal y como detallaré cuando me refiera a las reformas estructurales llevadas a cabo en la Dirección General de Obras Públicas, esta parte del servicio público debe contar con un contenido adecuado en cuanto a dedicación, organización, medios económicos y recursos humanos suficientes para su correcto desarrollo.

El incremento de calidad y cantidad de nuestro patrimonio viario a medida que transcurren los años y la mayor exigencia ciudadana, hace que deba potenciarse, sin duda, la conservación y explotación de la red de carreteras de nuestra Comunidad Foral.

Desde el punto de vista de conservación, el planteamiento que se va a llevar a cabo desde el Departamento es tender, en un breve plazo de tiempo, hacia el concepto de conservación integral. Este concepto, en el que se es pionero en España y que en Navarra todavía debe implantarse, conllevará a extender a toda la red viaria las fórmulas de contratación con terceros de las labores de conservación.

Parte importante de nuestra geografía está sujeta a la alteración de las condiciones de tránsito durante el invierno. Objeto expreso de la mejora en la conservación será potenciar las medidas que garanticen una adecuada vialidad invernal, especialmente en las grandes vías de comunicación.

Por último debe mantenerse de forma permanente y en condiciones adecuadas las medidas de señalización, balizamiento y seguridad vial.

Llevado por estos planteamientos, el plan que prevemos para los próximos años es el siguiente. De inmediato se procederá a contratar con terceros un refuerzo de equipos que permitan asegurar la vialidad invernal. Este contrato se establecerá por tres años –tiempo mínimo que consideramos imprescindible para adquirir y amortizar equipos

de quitanieves–, e iniciará su actuación en el invierno 1996-97.

Igualmente, y de inmediato, se contratará para tres años, las labores de mantenimiento de la iluminación y de la red semaforica de las carreteras navarras, cuyo campo de actuación se localiza básicamente en la Comarca de Pamplona.

En cuanto a la política mucho más ambiciosa de Conservación Integral, se acometerá de la siguiente forma. De inmediato se contratarán las labores de apoyo a la conservación de las carreteras navarras para 1997.

Durante el primer semestre de 1997 se analizarán, estudiarán y prepararán los concursos de conservación integral para el conjunto de las carreteras navarras. Estos concursos se licitarán y contratarán en el segundo semestre de 1997 y tendrán un periodo de actuación de tres años, del 98, al 2000.

Estos contratos se prepararán teniendo en cuenta la valoración de los propios recursos humanos con que cuenta el Gobierno de Navarra, de forma que sean complementarios y supervisores de los trabajos que se contraten al exterior.

En cuanto a las labores de explotación, que como he dicho, afecta de forma muy directa a la aplicación y seguimiento del cumplimiento de la Ley de defensa de las carreteras se analizará, conjuntamente con la reorientación del sistema de conservación, la forma por la que se agilicen notablemente las relaciones con terceros, sobre todo, en aquello relacionado con la petición y obtención de permisos, buscando mejorar nuestra eficacia ante el usuario.

En este sentido se analizará la posibilidad de actualizar la Ley de defensa de las carreteras que se remonta a 1986, e igualmente la posibilidad de elaborar el correspondiente reglamento.

Hasta aquí las líneas del Departamento en cuanto a la gestión para la construcción de obra nueva y para la conservación y explotación de la red viaria de Navarra.

Pasamos a hablar del ferrocarril. Como continuación de mi exposición debo centrarme en otro de los grandes retos que tiene este Departamento, el Gobierno y la sociedad navarra en general, y es todo aquello relacionado con el ferrocarril y en particular en lo que puede afectar al futuro paso por Navarra del tren de alta velocidad.

Como sus señorías conocen sobradamente, Navarra se ha visto desplazada de los grandes ejes ferroviarios en las últimas décadas. Esta situación no parece que tenga marcha atrás dada la política consolidada de Renfe a nivel estatal, señor Landa, creo que hacía referencia usted a esto. A pesar de lo cual, intentaremos y alentaremos la mejor de las

*relaciones con este organismo para la mejora, en lo posible, del servicio ferroviario en Navarra.*

*Dicho esto, el tema del ferrocarril en Navarra tiene su gran reto en trabajar insistentemente para que en un futuro no muy lejano se pueda trazar de sur a norte de nuestra Comunidad Foral el denominado corredor navarro de alta velocidad.*

*Esta trascendente e importante actuación está expresamente recogida en el Plan Director de Infraestructuras aprobado por el Gobierno de la nación el 4 de marzo de 1994. Igualmente esta relación ferroviaria se recoge expresamente en los documentos europeos de planificación de infraestructuras de transporte por ferrocarril.*

*A nadie se le escapa que la construcción de una infraestructura de esta envergadura requiere unas condiciones de financiación que no estarán disponibles en el Estado español hasta dentro de varios años.*

*En este ínterin el Gobierno de Navarra debe trabajar de forma intensiva para ir consolidando todos los pasos previos que son imprescindibles para que esta actuación sea realidad en un futuro.*

*Todo esto conlleva, en buena medida, por la realización de estudios de alternativas, trazados, reservas de terreno, estudios y declaración de impacto ambiental y otros hitos administrativos que se deben impulsar y realizar sin pausa.*

*Fruto de esta tenacidad ya demostrada con anterioridad por el Departamento, en esta fecha se está iniciando el estudio de alternativas del trazado del corredor navarro, que acaba de ser contratado por el Ministerio de Fomento por un importe de ochenta millones de pesetas y con plazo de realización de un año. Este estudio permitirá acotar con suficiente aproximación el futuro trazado del AVE a lo largo de Navarra con las nuevas características de circulación exclusiva de viajeros en ancho de vía internacional y con velocidades de 300 a 350 kilómetros/hora.*

*Igualmente en estas fechas está sometiéndose a información pública el proyecto sectorial de incidencia supramunicipal para la reserva de terrenos de este trazado ferroviario en la zona de la Comarca de Pamplona.*

*A ninguno de ustedes se le puede escapar que esta importante infraestructura es codiciada por otros territorios del Estado español. Por esto, aparte de comprometerme a impulsar al máximo las acciones antes citadas, demando desde este momento el apoyo de sus señorías, colaboración y gestiones ante las diversas instituciones, para que este proyecto cuente con el mayor respaldo posible.*

*No concluiré mi exposición sobre el ferrocarril en Navarra sin plantearles una línea de actuación que se va a potenciar, y que es el impulso de las*

*negociaciones con el Ministerio de Fomento y con Renfe para el estudio de la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona. Esta actuación sería plenamente compatible con el trazado del futuro tren de alta velocidad, ya que en su recorrido por la Comarca de Pamplona se prevé desde Noain hasta Zuasti el trazado de las dos futuras vías de alta velocidad y con una tercera vía convencional. Por tanto consideramos de gran interés plantear ante los órganos competentes esta iniciativa que vendría a liberar a Pamplona y su comarca del auténtico cinturón de hierro que ahora sufre y que, además, posibilitaría la construcción de la nueva estación de ferrocarril, válida en el futuro para el tren de alta velocidad.*

*Por último, durante 1997 se planteará a Renfe establecer un protocolo formal de eliminación de pasos a nivel a lo largo de la geografía navarra, de tal manera que recoja en un documento la política de colaboración desarrollada hasta ahora entre Renfe y el Gobierno de Navarra, pero que adolece de una planificación e identificación de actuaciones y su financiación a medio plazo.*

*En cuanto a las actividades relacionadas con el aeropuerto de Pamplona-Noain, se proseguirá las relaciones de cooperación con AENA, así como con las compañías aéreas que operan en esta instalación.*

*Dentro de nuestra política de cooperación está previsto el dotar de iluminación al vial de acceso al aeropuerto, desde la carretera de Noain.*

*A continuación me referiré a las actuaciones en materia de cartografía. Como sus señorías conocen, la actividad cartográfica en Navarra se ha mantenido puntera a nivel nacional y han sido numerosas las acciones de otros servicios cartográficos que han tomado como referencia lo realizado por la Diputación Foral.*

*Este nivel cartográfico debe ser mantenido y, en la manera de lo posible, potenciado.*

*La elaboración y edición de cartografía en sus muy diversas facetas es una herramienta imprescindible para la gestión de diferentes actividades, y la disposición de la misma supone, en su conjunto, un ahorro económico significativo en numerosas actuaciones.*

*La actividad cartográfica del Gobierno de Navarra se centrará en el desarrollo de los siguientes campos: infraestructura geodésica y topográfica; realización de vuelos; elaboración y edición de cartografía digital y ortofotomapas y publicaciones.*

*Entre las medidas más significativas y de indudable vitalidad, se encuentra la actualización sistemática con una recurrencia de cinco años de las hojas a escala 1:5.000 del territorio navarro. Esta*

cartografía es de tipo digital y con las actuaciones a acometer se cubrirá la totalidad de la geografía foral.

Igualmente se acometerá la actualización de la escala 1:500 de los núcleos urbanos de la Comarca de Pamplona, siendo esta actualización de indudable interés para la gestión del territorio y de los servicios públicos en esta área donde habita más del 50 por ciento de la población y sujeta a una constante evolución urbanística.

Con independencia de otras actuaciones de orden eminentemente técnico, un objetivo a desarrollar es dar la suficiente publicidad a la cartografía de que se dispone en el Gobierno de Navarra, así como aquella que se podría disponer en colaboración con otros servicios cartográficos nacionales. Para ello se actualizará el catálogo e inventario de la cartografía y se analizarán otras posibilidades, como pudiera ser el volcado de esta información a través de Internet, de forma que sea accesible a todos los interesados.

En relación con los planes de actuación en el área de geología y geotecnia, se mantendrán los planes desarrollados hasta la fecha que afectan a la realización de estudios geológicos; protección de cavidades y simas; estabilización de taludes rocosos y espeleología.

Los estudios geológicos se centrarán en la continuación de la actualización e informatización de la cartografía geológica de Navarra a escala 1:25.000, así como en la elaboración de estudios y proyectos en materias de geología, hidrogeología y geotecnia.

En la protección de cavidades, simas y estudios espeleológicos se mantendrá la política de destinar una pequeña partida presupuestaria a estas dos actuaciones de gran interés en el sector.

Por último, se proseguirá con las actuaciones de estabilización de taludes rocosos que puedan afectar a la seguridad de núcleos de población, estando previstas, entre otras, las estabilizaciones de los taludes de Peralta, Falces, Valtierra, San Adrián y Azagra.

Por último, y en cuanto a actuaciones de este Departamento en materia de infraestructuras, pasaré a referirme a lo relativo al importante capítulo de obras hidráulicas. Dentro de este apartado se mantendrán en los próximos años las inversiones de pequeña cuantía para la realización de estudios hidrológicos y para la construcción de estaciones de aforos en los ríos de Navarra, de forma que se podrá ir incrementando nuestro conocimiento sobre la realidad hidrológica de nuestra Comunidad, y servirá de base para la obtención de datos que puedan utilizar generaciones futuras.

También se mantendrá el capítulo de colaboración con las entidades locales para llevar a cabo obras de protección y encauzamiento de ríos en nuestro territorio, partida que frecuentemente, y entre otras actuaciones, debe destinarse a reparación de daños causados por avenidas invernales. A partir de 1997 se creará una pequeña partida de cuarenta millones de pesetas al año para atender y colaborar en la reparación de pequeñas balsas y embalses ubicados en nuestra Comunidad, dado que en los últimos años se han detectado reiterados problemas y no se ha contado con recursos económicos para su atención.

No obstante, dentro de la actuación en obras hidráulicas el proyecto más significativo y relevante es la puesta en marcha de la construcción del Canal de Navarra en aquellos tramos que sean competencia del Gobierno de Navarra de acuerdo al convenio de financiación establecido con el Estado.

Con fecha 26 de febrero de 1991, se firmó un protocolo de financiación entre el Estado y la Comunidad Foral, de forma que ésta asumió un 40 por ciento de la inversión del Canal de Navarra, mientras que el Estado asumía el 60 restante restante.

Este protocolo se adecuó con fecha 21 de octubre de 1993 estableciéndose en este documento un nuevo calendario de actuaciones. Es voluntad de este Consejero actualizar de inmediato este acuerdo de colaboración, establecer un calendario de conformidad a la situación actual y ratificar este acuerdo entre las dos administraciones.

En esta fecha se está finalizando la redacción del estudio de impacto ambiental del Canal de Navarra y sus zonas regables, de forma que su declaración pueda estar concluida en el primer trimestre de 1997.

Con base en estas previsiones, para el ejercicio de 1997 se ha consignado una partida presupuestaria que permitirá concursar y contratar la construcción del primer tramo que compete al Gobierno de Navarra, y que es el segundo tramo del Canal.

Igualmente en 1997 se sacarán a licitación las obras de la nueva carretera de Aoiz a Nagore, cuya urgencia es evidente una vez se reanuden las obras del embalse y deba construirse la presa auxiliar que condena a la carretera actual. Esta actuación tiene un elevado presupuesto y deberá completarse acto seguido con la construcción del nuevo acceso a Oroz-Betelu desde Nagore.

En cuanto a las actuaciones relativas a la construcción del embalse de Itoiz, aunque es conocido, debemos reiterar el apoyo expreso y decidido del Gobierno de Navarra a la inmediata reanudación de esta obra fundamental, de acuerdo al proyecto vigente y con pleno respeto a la legalidad y a las

decisiones de los tribunales. Para solventar la actual situación jurídica se llevarán a cabo cuantas gestiones sean precisas, con el objetivo de que se resuelvan todos los aspectos formales, contando para ello con el pleno respaldo del Gobierno de la nación y con el apoyo de la gran mayoría de la población navarra, que ve en esta obra y en la del Canal de Navarra una fuente de riqueza futura, que permitirá garantizar el abastecimiento de agua de forma definitiva al 70 por ciento de la población, posibilitar el desarrollo industrial, consolidar y potenciar la agricultura de Navarra, laminar las devastadoras avenidas de los ríos Irati y Aragón y generar energía no contaminante de forma significativa.

Por último, y en relación a otras actuaciones en materia de obras hidráulicas, y reconociendo la prioridad funcional y financiera del binomio Itoiz-Canal de Navarra, no olvidamos los futuros embalses de Arraiz y Oteiza, de forma que se prevé contar durante 1997 con el proyecto constructivo del primero, y se llevará a cabo la contratación de la redacción del proyecto del embalse de Oteiza dentro de 1997, de forma que en estas dos importantes actuaciones se vayan dando también los pasos previos para su futura construcción.

Y ya para terminar con la Dirección General de Obras Públicas, debo referirme a las reformas estructurales. Tras esta extensa exposición sobre las actuaciones más significativas en infraestructuras que esperamos acometer desde mi Departamento en lo que resta de legislatura, paso a detallar la tercera y última consideración que les adelantaba en un principio y que para mí tiene una especial importancia.

Los aspectos que a continuación les relaciono tienen que ver directamente con las reformas estructurales que deseamos impulsar en el Departamento, en particular en lo que compete a la Dirección General de Obras Públicas, y que afectan tanto al desempeño cotidiano de su importante actividad como a la recuperación del dinamismo, prestigio y eficacia, de la que hablaba el señor Landa.

Las reformas estructurales ligadas al desempeño de la actividad se reflejan a partir de la nueva reestructuración de la Dirección General de Obras Públicas, y de lo que ello conlleva en espíritu y en hechos.

Esta reestructuración funcional se basa en la formación de un nuevo servicio que pasa a denominarse Servicio de conservación y gestión tecnológica. De esta forma la Dirección General de Obras Públicas cuenta, a partir de ahora, con los siguientes servicios. El Servicio de Caminos, que se centrará en las labores de proyecto y ejecución de obras. Se le descarga del cometido de la conserva-

ción de las carreteras y otras actividades, y podrá centrar sus esfuerzos en la consecución de una gestión rigurosa tanto en la redacción de los proyectos como en la construcción de obras.

Dentro de esta actividad se va a potenciar de forma expresa todo lo relacionado con la redacción y supervisión de proyectos, dado que uno de los objetivos prioritarios de este Departamento es la lucha contra las desviaciones económicas en obra.

El nuevo Servicio de conservación y gestión tecnológica agrupará las Secciones de conservación y explotación, gestión y control, medio ambiente y seguridad en la construcción. Bajo este Servicio se encuentran algunos de los retos más significativos que se quieren acometer en esta nueva etapa.

Por una parte, y como ya he referido anteriormente, se dará un impulso decidido a todo lo relacionado con la conservación y la explotación de la red viaria en Navarra, tendiendo rápidamente a la conservación integral de la misma. Igualmente se incluye en esta importante actividad todo aquello relacionado con el refuerzo de pavimentos y el apoyo a la construcción de obra nueva.

Por otro lado en este Servicio se agrupan, con un respaldo específico, aquellas actividades que deben dar un apoyo tecnológico al proyecto y construcción de obras. Estas actividades de apoyo son: el control de calidad; la adecuación y protección ambiental; la seguridad en la construcción.

El control de calidad y de adecuación y la protección ambiental tenían ya su cometido hasta la fecha, pero es voluntad de esta nueva etapa impulsar su participación en el proyecto y construcción de obras. Muy especialmente las labores de protección ambiental se extenderán no sólo a la restitución del entorno de las obras a su finalización, sino a su prevención y cuidado durante la construcción.

Por último se quiere impulsar de manera decidida un nuevo enfoque de la seguridad laboral en la construcción de la obra pública. Por ello se ha creado una sección específica, que deberá dotarse de los medios adecuados, y cuya misión será el asesoramiento y redacción de los proyectos de seguridad y la supervisión y asesoramiento del cumplimiento de las medidas de seguridad laboral durante la construcción de las obras, no olvidando la labor de formación y mentalización. En esta misión se trabajará en estrecha colaboración con el Instituto Navarro de Salud Laboral, así como con las empresas constructoras y sindicatos.

Como complemento a esta redistribución y establecimiento de nuevas funciones se ha fijado desde un principio la posibilidad de que este apoyo tecnológico –control de calidad, protección ambiental y seguridad– se preste no sólo en los proyectos y construcción de las carreteras, sino también en la construcción de las importantes obras hidráulicas

que tenemos en el horizonte inmediato y, en particular, a las obras de Canal de Navarra.

En cuanto al Servicio de Obras Públicas, se mantiene su estructura, si bien se ha trasladado hacia la Dirección General de Transportes y Telecomunicaciones la Sección de Comunicaciones.

En lo concerniente al tema ferroviario, y ligado a la importancia que comporta su impulso y seguimiento, se prevé potenciar a corto plazo los medios dedicados a este fin dentro de este Servicio.

Por último, el Servicio de Obras Públicas, a través de su Sección de Obras Hidráulicas, deberá impulsar en un futuro inmediato toda la gestión de la construcción de los tramos del Canal de Navarra que sean competencia del Gobierno Foral, que, como sus señorías supondrán, conllevará una importante carga de trabajo. Debo señalar que las reformas estructurales que afectan a esta Dirección General se llevarán a cabo sin incremento de personal.

A continuación, pasamos a la Dirección General de Transportes y Telecomunicaciones. Los transportes constituyen uno de los sectores más importantes de la economía, puesto que intervienen en todas las actividades productivas, además de las de ocio.

La situación actual de las empresas de transporte, según los datos estadísticos que obran en el Servicio, es la siguiente. Existen en Navarra 9.619 empresas domiciliadas con vehículos en activo; de ellas 3.554 con vehículos de servicio público y 6.279 con vehículos de servicio privado, principalmente de mercancías. De las 3.554 empresas con vehículos de servicio público, hay que destacar los siguientes datos. Servicio público de viajeros, 458 empresas; 390 empresas con un sólo vehículo; 31 empresas de 2 a 5 vehículos; 37 empresas de más de 5 vehículos. Servicio público de mercancías: 3.096 empresas. 2.448 empresas con un sólo vehículo; 525 empresas que tienen de 2 a 5 vehículos; 123 empresas que tienen más de 5 vehículos.

En cuanto al número de vehículos en activo, es de 15.465, comprendiendo vehículos de servicio público y privado, viajeros y mercancías, de los que hay que destacar, como anteriormente, vehículos de mercancías públicos y ligeros, 1.492; vehículos de mercancías públicos y pesados, 3.462; vehículos de viajeros públicos –autobuses–, 468; vehículos de viajeros públicos taxis, 613.

Los objetivos generales para esta legislatura en materia de transportes son. Primero, desarrollo de la normativa reguladora del transporte terrestre, dentro del ámbito competencial existente en esta materia. En este sentido, es más necesaria que nunca la coordinación entre las distintas Administraciones Públicas para la revisión de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre. Para ello, se

prevé participar, como hasta ahora, en la Conferencia Nacional de Transportes y en las comisiones de directores generales de transportes, así como continuar en el grupo de trabajo de estudio de las medidas para la liberalización.

Paralelamente, se mantendrá un diálogo directo con las asociaciones de transportistas con implantación en la Comunidad Foral de Navarra a fin de que las líneas de esta normativa no sean ajenas a las necesidades del sector, sin olvidar la existencia del Consejo Navarro de Transportes, como foro de debate, reflexión y estudio.

A este respecto, en la última reunión de directores generales de transportes de Oviedo, celebrada la semana pasada, se acordó celebrar reuniones de trabajo para definir los parámetros generales de la legislación nacional y autonómica que garantice un tratamiento normativo homogéneo en los aspectos comunes del sistema de transporte. Esto conlleva la previsión de una intensa labor normativa, tanto en la definición de los aspectos comunes del sistema de transporte, como en la elaboración de una normativa propia en el ejercicio de las competencias de la Comunidad Foral en transporte intracomunitario y transporte urbano.

En concreto, en transporte urbano, ha de ultimarse la ley foral del transporte público de viajeros en la Comarca de Pamplona.

El segundo de los objetivos es la liberalización del transporte. En la actualidad la línea en la que las comunidades autónomas y la Administración Central avanzan se resume en las conclusiones hechas públicas en la última reunión de directores generales, a la que antes me he referido y que son las siguientes. Primera, la flexibilización de las condiciones del mercado de transporte. Esta es una exigencia de la Unión Europea, razón por la cual la comisión de directores generales viene debatiendo el procedimiento más adecuado para llevarlo a cabo. Como consecuencia de lo anterior, se impulsará el proceso considerando, en todo caso, que el mismo sea lo más beneficioso posible. Y segunda, se marca el horizonte del año 1997 para disponer de la normativa que regule las condiciones de mercado.

El tercero de los objetivos es la inspección. Se instará la actualización de los convenios de ordenación en materia de transportes terrestres entre el Estado y la Comunidad Foral, a fin de ejercer plenamente las competencias de inspección en la materia, así como se elaborará un plan de inspección de transportes.

El cuarto objetivo son las ayudas al transporte de viajeros. Se elaborará un plan de ayudas en el que se incluyan subvenciones para la explotación de los servicios públicos regulares de viajeros defintarios en el entorno rural, para la organización

*de cursos de formación en el sector del transporte y aquellas para la modernización de las empresas de transportes que acompañen a los cambios normativos que se vayan produciendo.*

*Quinto objetivo. Ciudad del transporte de la Comarca de Pamplona. Constituye un importante objetivo de este Gobierno, y del Consejero que les habla, el impulso, desarrollo, construcción y puesta en servicio de la ciudad del transporte de la Comarca de Pamplona, infraestructura que considero imprescindible, no sólo por sus efectos directos positivos sobre los usuarios de la misma, sino también por sus efectos externos sobre la globalidad del sector de transportes, sobre el ámbito urbano y medioambiental y sobre el propio desarrollo regional.*

*En este sentido, este Gobierno se propone, además de cumplir los compromisos adoptados en el vigente convenio de cooperación con la sociedad Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona, entidad encargada de llevar a cabo las actuaciones necesarias para alcanzar el objetivo global anteriormente señalado, incrementar los apoyos para que pueda recuperarse parte del retraso que por diversas circunstancias ha acumulado este proyecto y que sitúa en la actualidad a Navarra por detrás de otras regiones de España y de los países de nuestro entorno europeo, que cuentan ya con centros integrados de transporte en funcionamiento o en ejecución avanzada.*

*Para información de sus señorías, diré que ya existen en España más de una docena de centros en funcionamiento, algunos tan próximos como Irún, Vitoria, Bilbao o Zaragoza, y más de cuarenta en los países de la Unión Europea, fundamentalmente en Francia y en Italia.*

*Es evidente que en Navarra, en los últimos años, se ha hecho un gran esfuerzo en la mejora de lo que se pueden denominar las infraestructuras lineales del transporte, especialmente carreteras, y se va a seguir haciendo, como he expuesto anteriormente, pero para dotar de plena funcionalidad a la red es preciso completarla con una infraestructura nodal, como la ciudad del transporte, donde puedan llevarse a cabo en condiciones de eficiencia y competitividad todas las operaciones que la moderna logística del transporte requiere.*

*Por todo ello, sin olvidar los positivos efectos adicionales sobre los ámbitos urbanos y medioambientales y sobre el propio desarrollo y economía de Navarra que he mencionado antes, me planteo como objetivos a conseguir en lo que resta de esta legislatura, si no el desarrollo y ocupación íntegros de la ciudad del transporte, lo que precisará de un periodo mayor, sí el que puedan llevarse a cabo la urbanización general y aquellos elementos básicos del centro que permitan su puesta en servicio, como*

*son el aparcamiento de pesados, servicios mínimos de oficinas y atención al transportista y una primera fase de naves y campas para las empresas del transporte.*

*Para conseguir estos objetivos, incluiré en los sucesivos proyectos de Presupuestos Generales de Navarra, a remitir por el Gobierno a esta Cámara, las partidas necesarias para posibilitar el funcionamiento potenciado de la sociedad Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona y para cumplir los compromisos adoptados en el convenio de cooperación con dicha sociedad, relativos a la puesta a disposición de los terrenos necesarios y a la construcción y financiación de las infraestructuras externas de acceso viario y de suministro de agua y saneamiento.*

*El sexto de los objetivos es la comarcalización del transporte. Se plantea como uno de los objetivos prioritarios la elaboración de la normativa propia en ejercicio de las competencias de la Comunidad Foral en transporte intracomunitario y transporte urbano y, en concreto, es preciso revisar el anteproyecto de ley foral del transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona a la vista de las consideraciones formuladas por la asesoría jurídica del Gobierno de Navarra, y en particular de las consecuencias del fallo de la sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996.*

*Entre otros objetivos, se seguirá manteniendo la participación activa de la Comunidad Foral en los grupos de trabajo actuales y los que pudieran crearse de interés para el transporte.*

*Se participará activamente en el Consejo Navarro de Transportes y se mantendrán reuniones con las asociaciones de transporte y con todas aquellas instituciones públicas o privadas relacionadas con el sector, para el planteamiento de los problemas e inquietudes y la consecución de los objetivos marcados.*

*Pasamos, a continuación, a las telecomunicaciones. Los sistemas y servicios de telecomunicaciones constituyen un instrumento estratégico de fundamental importancia para el funcionamiento ágil y eficaz de las instituciones públicas y privadas.*

*La coordinación y coherencia entre los diferentes sistemas y servicios disponibles en la Administración, así como el grado de adecuación de los mismos a sus necesidades operativas, influyen de manera determinante sobre la eficacia de la gestión interna, la calidad de los servicios prestados y, en general, sobre la consecución de sus objetivos como institución pública.*

*En consecuencia, la racionalización de servicios y sistemas, como herramienta de asistencia a la gestión, debe considerarse como un objetivo que permita integrar adecuadamente los aspectos orga-*

nizativos, operativos, funcionales y tecnológicos de la Diputación Foral de Navarra.

*Es necesario considerar que la consecución de resultados no se obtiene de la simple acumulación de tecnología, sino de su utilización eficaz y del grado de integración con las personas y los procesos. Resulta necesario basar su gestión en una estructura ágil, especializada y orientada a la prestación de servicios técnicos al Gobierno de Navarra, acorde con las necesidades funcionales reales y soportada en un personal cualificado, competente y profesionalmente valorado.*

*A lo largo de los últimos años, diversos factores han propiciado un importante desarrollo tecnológico de todos los elementos intervinientes en el mundo de las telecomunicaciones. Este avance ha hecho posible el desarrollo de nuevos servicios y la mejora considerable de los ya existentes.*

*Este Gobierno, consciente de la importancia de todas estas consideraciones, se ha propuesto, como uno de los objetivos más importantes, el impulso de las telecomunicaciones en Navarra.*

*A continuación y de forma simplemente enunciativa, vamos a ver las actividades más relevantes que prevé realizar el Gobierno de Navarra en el sector de las telecomunicaciones.*

*La primera, el ejercicio de las competencias de la Diputación Foral de Navarra en materia de telecomunicaciones.*

*Además de las tareas de control y gestión administrativa centradas, básicamente, en los servicios de radiodifusión sonora en modulación de frecuencia, y las derivadas de la Ley 46/1983, reguladora del tercer canal de televisión; Ley 41/1995, reguladora de la televisión local por ondas terrestres; y Ley 42/1995, reguladora de las telecomunicaciones por cable; se plantea el impulso de la demarcación única de telecomunicaciones por cable para toda la Comunidad Foral, y la convocatoria correspondiente para la concesión de gestión del servicio público de televisión local por ondas terrestres.*

*El segundo de estos objetivos es la creación y gestión de infraestructuras y provisión de servicios de telecomunicación, fijos y móviles, para la propia Diputación Foral de Navarra. Se plantea el desarrollo del plan director de telecomunicaciones del Gobierno de Navarra. El plan director constituye el proyecto de una red de telecomunicaciones corporativa para la Diputación Foral de Navarra.*

*El Gobierno de Navarra tuvo conocimiento de la finalización de los trabajos de redacción del plan director de telecomunicaciones de la Administración Foral mediante Acuerdo de fecha 2 de septiembre de 1996.*

*El presupuesto global del plan es de 1.263 millones de pesetas y su desarrollo está previsto*

*realizarlo en los próximos ejercicios económicos de 1997 a 1999.*

*La red corporativa, diseñada en el plan director, obedece a las siguientes consideraciones generales. El objetivo final es lograr una sola red que integre todos los servicios. En segundo lugar, la red a implantar debe contar con una gestión eficaz, coherente y unificada. Tercero, los usuarios de la red podrán ser todos los organismos y entidades dependientes del Gobierno de Navarra. Se establecerán fases para lograr este objetivo. Cuarto, el ámbito territorial será la totalidad del territorio de la Comunidad Foral de Navarra. Quinto, la solución técnica a elegir debe permitir la evolución tecnológica y de servicios.*

*La red corporativa va a permitir desarrollar nuevos servicios entre los que cabe destacar, la interconexión de bibliotecas y centros de documentación. La implantación y utilización interna de servidores de información que se están mostrando como herramientas muy útiles para la difusión de información en el ambiente universitario e investigador así como el acceso generalizado a Internet. La interconexión de los diferentes centros de Investigación y Desarrollo de Navarra, que favorecerá el intercambio de información y recursos, potenciando el trabajo de todos ellos. La telefonía tanto analógica como digital. La transmisión de datos, textos e imágenes con carácter interno en la red como con conexiones a otras redes públicas y privadas. La conectividad de entornos informáticos que garantiza calidad y capacidad para la arquitectura de sistemas de información. La transmisión de audio y vídeo para aplicaciones como vídeo conferencia, seguridad, etcétera. Telealarma, telemedida y telecontrol. Y otros servicios, ya que la capacidad de la red permite la incorporación de nuevos servicios conforme vayan apareciendo y sean de interés para la organización como teletrabajo, teleenseñanza, servicios de información, etcétera.*

*Además, este proyecto tendrá dos efectos dinamizadores. Uno, constituirá el motor de arranque de las actuaciones en telecomunicaciones avanzadas en Navarra. Suponen un punto de partida y fuerza motriz que propiciará el que se lleven a cabo el resto de actuaciones. Y segundo, se convertirá en plataforma común para los proyectos dinamizadores, que encontrarán en la red corporativa una base, de infraestructuras físicas de telecomunicaciones, para su puesta en funcionamiento, además de otros factores intangibles como la experiencia tecnológica, aplicaciones, conocimientos, etcétera.*

*Para el ejercicio 1997 se ha consignado en el proyecto de Presupuestos Generales la cantidad de 354 millones de pesetas, con la que se pretende hacer frente a la instalación de los nodos de transmisión y a todas las centralitas telefónicas que sus-*

tituirán al actual sistema telefónico Ibercom. Esta sustitución debe realizarse simultáneamente, con objeto de que el servicio telefónico no sufra merma y pueda realizarse con éxito.

Complementariamente al plan director, se proyecta el desarrollo de la red institucional de telemando, teledirigida y telecontrol, que servirá para el control de elementos y de sistemas que existen en el territorio de la Comunidad Foral, propiedad del Gobierno de Navarra. Esta red tiene por objeto la supervisión y el control de parámetros físicos de todo tipo de los diversos organismos y dependencias del Gobierno de Navarra que por su situación geográfica requieran medios radioeléctricos para la transmisión de datos. Las aplicaciones inmediatas que se prevén, y que en el futuro seguramente irán ampliándose, se refieren a los siguientes campos. En el de la meteorología, captación y transmisión de datos meteorológicos a fin de elaborar mapas solares, estadísticas pluviométricas, intensidad de lluvias, etcétera.

En el de los centros de telecomunicaciones, captación y transmisión de datos referentes a los equipamientos de radio FM y TV que posee el Gobierno de Navarra, controlando los parámetros propios de este tipo de instalaciones.

En el de los recursos hidráulicos, medición y transmisión de señales de los aforos, cauces, saltos, estadística de sequía, control de avenidas y catástrofes, calidad de aguas, etcétera.

Y en el de la agricultura y montes, vigilancia de montes, captación de datos de posibles incendios, transmisión de TV de barrido lento, control de plagas, detección y medición de movimientos sísmicos.

La estructura de la red parte de un centro de control situado en Pamplona, que se intercomunica con los diversos elementos o estaciones de la red mediante emisiones en la banda de UHF. Dada la complejidad orográfica de Navarra, para hacer llegar las señales desde estas estaciones hasta el centro de control es preciso realizar saltos intermedios a través de determinados repetidores de zona.

También se plantea la remodelación de la red de radiobúsqueda y radiomensajería del Gobierno de Navarra, que actualmente explota el Servicio Navarro de Salud, con objeto de unificar las técnicas de telecomunicación mejorando la eficacia en el uso, al mismo tiempo que se normalizan las frecuencias que emplea.

Pasamos a la tercera de las actividades que prevé realizar este Gobierno, la creación y gestión de infraestructuras para el servicio público de difusión de radio y televisión.

La situación actual de los sistemas e instalaciones de los centros de telecomunicación del Gobierno de Navarra, se resumen en los siguientes pará-

metros. 63 centros de telecomunicación dentro del territorio rural; cobertura de recepción de televisión, cadenas 1 y 2 de Televisión Española, del 99,4 por ciento de la población; cobertura de recepción de televisión, cadenas privadas, 94 por ciento de la población; cobertura de recepción de radio FM, cadenas R1, R2 y R5, el 87 por ciento de la población; radiotelefonía, con sistemas en 13 centros de telecomunicación, cubre el 90 por ciento de los usuarios potenciales; red buscapersonas, explotada por el Servicio Navarro de Salud, con sistemas en 34 centros, cubre el 99 por ciento de los usuarios potenciales; 30 instalaciones de teledistribución de señal TV en núcleos de población situados en zonas de sombra. A final del ejercicio 1997 habrá un total de cuarenta instalaciones de teledistribución.

Los objetivos planteados, para el próximo ejercicio, condicionados a la consignación presupuestaria correspondiente, son los siguientes.

a) ampliación de la red de radio frecuencia modulada. En este sentido, se procederá a la instalación de equipos reemisores de radio en frecuencia modulada y sus sistemas radiantes, para continuar con el programa de extensión de las emisiones de Radio Nacional de España en Navarra, entre otras zonas, se contemplan la zona de Roncesvalles y Améscoas.

b) La extensión de la red de TV privada en Navarra. Equipos electrónicos. Se instalarán equipos reemisores de TV de UHF para el plan de remodelación de la red de televisión y de extensión de la televisión privada en Navarra, aprobado por Acuerdos de Gobierno de fechas 15 de abril y 3 de junio de 1996. Las zonas afectadas por la ampliación de la cobertura de las televisiones privadas son las correspondientes a Arike, Arraioz, Arrieta, Belascoáin, Burgui, Ciáuriz, Desojo, Esparza de Salazar, Eugi, Garde, Gastiáin, Goizueta, Ilurdotz, Irotz, Lapoblación, Latasa, Luzaide-Valcarlos, Mezkiritz, Oronoz-Mugairi, Oroz-Betelu, Saldías, Uharte-Arakil, Ujué, Valle de Araitz, Valle de Goñi, Zubieta y Zubiri.

c) Extensión de la red de televisión privada en Navarra. Teledistribuciones. Se proyecta la construcción de las instalaciones de redes de televisión por cable aprobadas en el plan de remodelación de la red de televisión y de extensión de la televisión privada en Navarra, aprobado por Acuerdos de fechas 15 de abril y 3 de junio de 1996. Las zonas afectadas por la implantación de redes de teledistribución son las correspondientes a Ezcároz, Garralda, Guembe, Jaurrieta, Lezáun, Olleta, Sarasibar, Uitz, Vidángoz, Zilbeti y Gainekoleta -Luzaide-Valcarlos-.

d) Regularización de la recepción de ETB. Para 1997, se consigna una partida presupuestaria para

iniciar las instalaciones de regularización de la captación de las emisiones de ETB en Navarra. Sólo se podrán ejecutar las instalaciones de ETB cuando exista la base jurídica o legal adecuada para ello.

e) Líneas eléctricas, edificios, torres y teledistribuciones. En este apartado se incluye la instalación de una línea eléctrica al nuevo centro de telecomunicaciones de Lapoblación y las modificaciones de las líneas en alta tensión de Estella, El Perdón, San Cristóbal y Tudela. Por otra parte, también se proyecta el cambio de suministro de monofásico a trifásico en los centros de Arabarco, Ayesa, Gorramendi, Mendaza y San Miguel de Aralar, con el fin de aumentar la potencia eléctrica disponible en cada centro, y la construcción de casetas en los centros de telecomunicaciones de Lapoblación y Saldías, y para el recrecimiento de la torre de Arike.

f) Realización de instalaciones de televisión en población diseminada. Se ha proyectado la ejecución de instalaciones de TV singulares destinadas a proporcionar servicio a zonas con población diseminada.

g) Equipamiento de laboratorio de telecomunicación. Se proyecta la adquisición de un equipo reflectométrico de fibra óptica para el laboratorio.

Por otra parte, en el proyecto de Presupuestos Generales de Navarra para 1997, se han consignado partidas para el mantenimiento y conservación de los sistemas de telecomunicaciones existentes y para los caminos de acceso a los mismos.

La cuarta actividad es la potenciación del sector industrial de telecomunicaciones existente en la Comunidad Foral. En el próximo ejercicio presupuestario se prevé la existencia de una partida presupuestaria destinada al impulso y desarrollo del libro blanco de telecomunicaciones de la Comunidad Foral de Navarra. El 7 de junio de 1995 se suscribió un acuerdo de colaboración entre el Gobierno de Navarra, Telefónica y Fundesco, para la elaboración del libro blanco. Los trabajos están a punto de finalizar y se espera realizar su presentación durante el mes de noviembre. Los objetivos que se persiguen con la elaboración del libro blanco son los siguientes. Obtener una visión cualitativa y directa del perfil de uso de los servicios actuales por parte de los agentes de influencia en Navarra. Valorar la importancia estratégica que los agentes, los sectores y la Comunidad Foral asignan a los servicios de telecomunicaciones. Recoger las sugerencias y propuestas de actuaciones que los propios agentes consideran conveniente impulsar y establecer las líneas de actuación para impulso del sector.

La quinta y última de las actividades a realizar es el establecimiento de líneas de colaboración y de

actuación ante los actores, públicos y privados, responsables de la creación de infraestructuras y prestación de servicios de telecomunicaciones. Se mantendrán los siguientes convenios. Convenio de colaboración con Retevisión, de fecha 22 de septiembre de 1995, para la cooperación de la prestación del servicio público de televisión, en el territorio de la Comunidad Foral. La colaboración con Radio Nacional de España, para la extensión de FM y dotación del servicio Radio Data System, RDS, que permite la transmisión de información digital.

Se establecerán acuerdos de colaboración con Telefónica y Airtel para la mejora de la cobertura de la telefonía móvil en la Comunidad Foral, además de los que puedan establecerse con instituciones públicas y privadas, responsables de la creación de infraestructuras y prestación de servicios de telecomunicaciones, para la obtención, a nivel de la Comunidad Foral de Navarra, de las condiciones adecuadas para la consecución de los objetivos marcados en la política social e industrial.

Por otra parte, desde el Gobierno de Navarra, se impulsará la creación de un foro permanente de las telecomunicaciones, en el que los problemas, inquietudes y las oportunidades en esta materia se analicen desde una perspectiva regional que permita a los expertos locales tener una visión de conjunto.

El presupuesto necesario para alcanzar los objetivos señalados supondrán una inversión para el ejercicio 1997 de 1.343 millones de pesetas.

Deseo finalizar mi exposición centrándome en aquellos objetivos que van a ser el norte de la acción política de este Departamento. Y ésta será la conclusión después de haber hablado de las dos Direcciones Generales y que tiene también relación con lo que hablaba antes el señor Landa. Estos objetivos se concretan en lo siguiente. Planificación, transparencia y control económico de las inversiones.

En cuanto a la planificación considero, y sus señorías estarán de acuerdo conmigo, en que debiera ser imprescindible para la correcta gestión de actuaciones en materia de infraestructuras públicas a medio y largo plazo. La planificación es intrínsecamente buena y permite no sólo a la Administración conocer qué puede hacer en un futuro, sino que permite a los representantes del pueblo controlar la propia labor de la Administración.

Además, y esto es obvio pero muy importante, al sector de la construcción, que depende en buena medida de nuestras actuaciones, debemos marcarle un horizonte de planificación, de forma que pueda dotarse de los medios humanos, formativos y de producción acordes con la situación venidera.

*La planificación que les propongo deberá mantener e incrementar, en la medida de lo posible, el actual volumen de inversión, máxime ante la previsión de construcción inmediata de importantes obras de infraestructura hidráulica.*

*En definitiva, señorías, les planteo mi compromiso de acometer la finalización del desarrollo y aprobación de, en primer lugar, de un plan director de carreteras de Navarra, con un horizonte no inferior a ocho años; de un plan director de construcción del Canal de Navarra, en colaboración con el Ministerio de Medio Ambiente; el desarrollo del plan director de telecomunicaciones del Gobierno de Navarra; y el desarrollo de la red institucional de telemando, teledia y telecontrol.*

*El objetivo es llevar a cabo y aprobar esta planificación durante 1997, de forma que los Presupuestos de 1998 sean hijos de esta buena acción. En este momento solicito su colaboración para que esta propuesta cuente con el mayor respaldo posible.*

*En cuanto a la transparencia, no seré reiterativo con propuestas anteriores, sino que simplemente diré que mi voluntad y la de mi Departamento es aplicar de inmediato un procedimiento de adjudicación de obras donde los criterios objetivos prevalezcan indudablemente y que esta objetivación de las adjudicaciones sea contrastable. En estas fechas está constituido en mi Departamento un grupo de trabajo del más alto nivel que analizará todas las opciones legales posibles y que hará de inmediato las propuestas consiguientes para su aprobación y su aplicación. En esta comparecencia no me voy a decantar por uno u otro procedimiento de adjudicación de los previstos en la ley, pues debemos suponer que todos son buenos si se aplican bien, pero sí confirmo mi determinación de que primará la objetividad y la transparencia en los procedimientos y formas de adjudicación.*

*En cuanto al referente legislativo que antes he citado, sus señorías conocen que en estos momentos Navarra sufre una particular situación al haberse aprobado la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas por parte del Parlamento español y no haber hecho lo propio en Navarra dentro de nuestras competencias. Por tanto, desde mi Departamento, y en estrecha colaboración con el Departamento de Economía y Hacienda, se impulsará de forma definitiva la nueva ley foral de contratos.*

*Por último, el tercer pilar de la política de mi Departamento en esta materia se centrará en el control económico de las inversiones, en una lucha contra las desviaciones económicas de las obras. Desde este momento les adelanto a sus señorías que no será tarea fácil a corto plazo, y también les adelanto que en el futuro seguirán registrándose desviaciones económicas en las obras ligadas a la*

*propia realidad de la construcción, pero mi objetivo es reducir estas desviaciones a los límites de lo razonable.*

*Como medida de seguimiento, desde este Departamento se remitirá al Parlamento de Navarra en el mes de febrero de cada año la relación de obras liquidadas durante el año anterior con la expresión del presupuesto de adjudicación, del presupuesto de liquidación, la empresa constructora y el porcentaje de desviación de cada obra, así como la media de desviación anual. Este documento servirá para el control de esta faceta de la labor de mi Departamento, pero también, y esto es importante, para el propio estímulo y aliciente a crear entre el cuerpo técnico de proyectistas y directores de obra.*

*Por mi parte les ofrezco, desde este momento, esta fórmula de seguimiento y, en contrapartida, les solicito colaboración y criterio que, sin duda, me podrán prestar sus señorías.*

*Espero no haberles cansado con mi larga exposición, y lamento, además viniendo de uno que ha sido compañero de ustedes, haberles sometido a este potro de tortura. Sólo me resta decirles que quedo a su disposición para, en la medida de mis posibilidades y teniendo en cuenta que llevo solamente un mes en el cargo, poder ampliarles cuantos detalles oportunos sobre lo que les he expuesto en esta intervención o sobre cualquier otro asunto que sea de su interés en relación con el Departamento, en el turno de preguntas y respuestas. Si no les puedo contestar yo, les contestarán los Directores. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Procederemos, a continuación, a un receso de cinco minutos.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 18 HORAS Y 24 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 18 HORAS Y 29 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Reanudamos la sesión. Damos la palabra, en primer lugar, al señor Landa.*

SR. LANDA MARCO: *Gracias, señora Presidenta. La verdad es que el señor Palacios nos ha dicho tantas cosas en no poco tiempo, señor Palacios, en tanto tiempo que voy a centrarme únicamente en algunas cuestiones que me han llamado más la atención. Voy a repreguntar alguna cosa que no ha sido contestada y tiempo tendremos de analizar y ver en qué quedan todos estos buenos propósitos y qué dirección es la que se desarrolla. Está bien, de todas formas, que se haya puesto la venda antes de la herida al decir que el Gobierno es consciente de que cuenta con diecisiete Parlamentarios de apoyo y que, por lo tanto, necesita*

*llegar forzosamente a acuerdos con más grupos de la Cámara.*

*En relación con la planificación, en principio, a mí me parece una buena idea el tema de la planificación a medio y largo plazo, lo que ocurre es que previamente hay decisiones políticas para que la planificación se pueda desarrollar, porque hasta la fecha y sin planificación, aunque estoy convencido de que alguien sí que tenía su planificación, se ha venido desarrollando una serie de obras importantísimas, de unas inversiones muy cuantiosas, y que, de alguna manera, yo participo de que eran necesarias; grandes infraestructuras como la autovía de la Barranca, autovía del Norte, las rondas Este y Oeste. Pero durante todo este tiempo se ha ido abandonando la red llamémosle secundaria de carreteras, a pesar de que hay muchas carreteras que son nacionales, y si no hay decisiones políticas que puedan ser compartidas al menos por la inmensa mayoría de los grupos de la Cámara, probablemente es mucho más atractivo y más vistoso, sigue siendo, el acometer una gran obra, en estos momentos estamos en la N-121, sobre todo en determinados tramos, y en un trayecto que prácticamente, por lo que le he oído, acaba en Pamplona con dos actuaciones muy puntuales fuera de Pamplona, el resto es todo en la zona norte de Navarra, y la N-121 desde luego no acaba en Pamplona; y las necesidades de una vía fluida no acaban tampoco en Pamplona.*

*Por lo tanto, insisto en que el plan director de carreteras me parece muy bien, que sea haga esa planificación me parece muy bien, pero, desde luego, que se sea consciente también de que hay una sensibilidad a flor de piel en determinadas zonas de que algunas carreteras están en estado de abandono.*

*En relación con la autovía del Norte ha dicho que se han hecho ya 460 muestras y que, de alguna manera, se va a dejar un partida abierta para las correcciones que en una obra de estas características van a ser necesarias. El problema, señor Consejero, y usted lo conoce tan bien como yo, es que en una obra que ha costado tanto dinero, más de 40.000 millones de pesetas, según los últimos datos, yo quiero así recordar que a mí me parece que salen a más de 1.000 millones de pesetas por kilómetro, el que, en estos momentos, parece que sólo en el túnel de Erga, por lo que se conoce, pero que en un periodo de tiempo muy corto haya habido tres desprendimientos, que la empresa que ha ejecutado esa parte de las obras, según hemos podido conocer por la prensa, haya dicho que se desentendía del tema, que ya en julio dijo que ella se desentendía del tema, yo no sé qué tipo de fuerza se puede hacer desde la Administración, porque desconozco si se ha pagado ya absolutamente todo, si los avales que había son suficientes –si es que no han sido ya retirados– para*

*ejercer algún tipo de potestad o si, al final, quien va a tener que pagar esto va a ser de nuevo la Administración de Navarra.*

*En cuanto a la Nacional 232, únicamente me ha dicho que la variante se retrasa al 98 y que no hay otra actuación prevista a lo largo de los años que ha nombrado, únicamente la variante, cuando, en principio, ha hablado usted de otras vías que tienen un fuerte rodaje de vehículos. Yo creo que ninguna de las otras vías, exceptuando la de la Barranca, que ya está en fase de terminación, tiene un tráfico pesado tan importante como ésta. Y le insistía en el tema de lo que ha supuesto también de incremento el no cumplir con un proyecto de una empresa importante situada allí, que suponía que todos los materiales iba a llevarlos y sacarlos por ferrocarril; eso se ha abandonado, entre comillas, se ha dejado sine die. Por tanto, quiero recordarle, ya sé que no tiene por qué tenerlo en cuenta, que el compromiso del anterior Gobierno tripartito en esta legislatura era de desdoblamiento de la carretera. Por lo tanto, sí que me gustaría conocer si ese planteamiento se va a mantener o, como yo he interpretado, únicamente se va a hacer la variante y nada más.*

*En el tema de la autopista de Navarra, he creído entender que apuestan por la rebaja de precios; lo que no ha dicho es cuándo y cuánto. Al ser una medida coyuntural, me gustaría saber durante qué plazo, si va a ser un plazo experimental, una medida definitiva, cuándo se va a llevar a cabo este tema.*

*Y en el tema que le preguntaba de Tafalla, la verdad es que no me ha dicho nada, por lo tanto, sí que me gustaría que comentara también si se piensa acometer la retirada de las garitas, acometer especialmente y de manera más urgente lo que es el enlace sur con la autopista, porque yo creo que es lo más fácil de solucionar y también lo más urgente.*

*De las reformas estructurales que ha planteado, a mí me parecen importantes dos medidas. Una, la del Servicio de Caminos; me parece una medida importante, la gestión y redacción de proyectos, el que haya una buena revisión o una buena ejecución de los proyectos puede estar suponiendo que se reduzcan las permanentes revisiones de obra, ésas que hemos conocido usted y yo en esa Comisión a la que he aludido antes, de esas revisiones sin cuento que hemos podido conocer una parte muy importante trataba de las deficiencias de los proyectos iniciales. Por tanto, me parece una medida muy interesante.*

*Y la segunda medida que sí me parece muy importante, y que le cogemos la palabra, es la que plantea en la página 76 como medida de seguimiento, el que en el mes de febrero se trasladarán a la Cámara los proyectos habidos, la relación de*

*obras con los presupuestos y desviaciones. Eso puede ser un test interesante de cara a ver el avance que se consigue en ese terreno.*

*Cambiando de tema, ya veo que los compañeros me van mirando a ver si acabo, sólo haré un par de cuestiones en cuanto al canal de Navarra. Todos hemos dicho alguna vez que Itoiz ha sido, de alguna manera, irreversible, que el Canal de Navarra era una obra prioritaria y todas esas cosas. Pues la prioridad no se ve por ningún sitio, no se ve la prioridad con una dotación presupuestaria de 8'6 millones de pesetas en los Presupuestos del Estado. Yo no sé si su Gobierno ha pedido ya explicaciones al Gobierno del Estado sobre qué pasa y cuál es la previsión para que para el año 97 haya una partida con 8'6 millones de pesetas, y además la ejecución del primer tramo de obras correspondía al Estado, por lo tanto, quiere decir que no se va a hacer nada, o que desde Navarra, como ha señalado, tal vez se haga un anticipo y se comiencen las obras que correspondía hacer al Estado. Yo no sé, pero me parece que, desde luego, ésta no es una línea de cumplimiento de los acuerdos del 91 y del 93 que firmaron sucesivos Presidentes de Gobierno. Y si ésta es la prioridad número uno de Navarra, parece que los planteamientos no responden en absoluto a esa situación.*

*Y lo mismo ocurre en relación con el tema de Itoiz, yo no sé si también desde su Gobierno se ha preguntado al Estado qué va a ocurrir cuando se acaben los 2.168 millones de pesetas, porque, desde luego, con eso no hay para el año 97, y ellos tienen que ser perfectamente conscientes de ello. ¿Cuál es el secreto?, porque nosotros no acabamos de entenderlo. ¿Se necesitaría una dotación inicial por encima de los 8.000 y pico millones de pesetas? Según los datos iniciales, lo ejecutado eran—hablo de memoria— 8.000 millones de pesetas aproximadamente en los Presupuestos del año anterior, en estos momentos se habla de 2.000, el proyecto total me parece que era algo así como alrededor de 16.000 millones de pesetas, si no contamos las desviaciones. Por lo tanto, estamos hablando de una cantidad que es absolutamente insuficiente si se piensa trabajar todo el año en ese proyecto. Nos gustaría saber si desde su Consejería esto se ha tenido en cuenta y cuál va a ser el planteamiento que le van a hacer al Gobierno del Estado al respecto, porque, si no, es evidente que en un momento determinado de nuevo habría que paralizar las obras y darles la razón a quienes plantean esa consecuencia. Y nada más. Si me contesta a todo esto, me dará por satisfecho.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Landa. Señor Consejero, tiene la palabra, si desea contestar.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr.

Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. Intentaré contestarle al señor Landa a todos los puntos. En primer lugar, creo que no he batido el récord, porque me parece que la comparecencia de mi antecesor hace un año duró más tiempo. Supongo que con el texto que se les ha dado podrán tener material suficiente el señor Landa y todas sus señorías para hacer las preguntas oportunas a lo largo de la legislatura.*

*Efectivamente, he empezado hablando de diálogo. Soy consciente, por algo he estado en esta Cámara durante cinco años, de que sólo tenemos diecisiete votos en el Parlamento y de que necesitamos el apoyo del mayor número posible de grupos de la Cámara, y lo que pretenderemos, por lo menos este Consejero, es buscar con todas sus señorías el consenso y, por supuesto, tener las puertas abiertas al diálogo. Desde este mismo momento les digo que pueden acudir a mi despacho con cualquier duda que tengan y les atenderé muy gustoso.*

*El señor Landa hablaba del tema de la planificación. Es cierto que hasta ahora se han ido construyendo obras importantes. Las grandes obras que usted ha mencionado fueron objeto de una planificación en 1986, pero en estos momentos Navarra es una de las pocas comunidades que quedan en España sin tener una planificación. Por eso entendemos que es imprescindible realizar ese plan director y que este ejercicio que vamos a empezar ahora, el del 97, sea el último sin dicha planificación. A ver si es así, y ya a partir del 98 tenemos el plan hecho y se pueden ir priorizando las obras, porque la verdad es que, en estas cinco semanas que llevo, he recibido muchas cartas de Reyes Magos y todos los temas son importantísimos, en todos los lugares va a haber muertos, y en los lugares donde se están construyendo las obras los alcaldes no se quedan contentos, porque, a pesar de que se les quitan travesías y se abren variantes, siempre hay unos cruces por donde pasan las ovejas y va a haber muertos, aunque la visibilidad sea buena. Por tanto, creo que tenemos que priorizar, y eso se hace a través de un plan director, para lo cual esperamos contar con el apoyo de todos ustedes que seguro que nos podrán aportar sus datos, y haremos el mejor plan posible.*

*Dice que con las grandes obras públicas se han abandonado las pequeñas carreteras. Es cierto, y además les decía que la red local de carreteras es del 58 y pico por ciento, casi el 60, y aunque todavía tenemos obras importantes, ahí está Belate, ahí está el nudo de Alsasua, ha llegado el momento de dedicarnos a la conservación de estas carreteras. Hoy hemos estado en la inauguración de la autovía de la Barranca, en el tramo de Alava, y el Diputado de Alava decía que con eso terminaban las obras importantes. Qué suerte, porque nosotros*

tenemos competencia en todo y, además de tener que seguir construyendo esas obras importantes, tenemos que dedicarnos a la conservación y al mantenimiento de las carreteras, como lo demanda en estos momentos la circulación. Esperamos hacerlo y para eso creemos que es importante que se haya elevado a rango de Servicio la Conservación y que se haya descargado al de Caminos.

El señor Landa hablaba de la N-121. Efectivamente, desde Pamplona para arriba estamos haciendo muchas obras, empezando por la variante de Burlada, que se va a empezar próximamente y las demás obras que les he mencionado. Eso no quiere decir que nos olvidemos de la parte de abajo, por supuesto que no. Tenemos el tramo de Beriáin, cuyo proyecto está realizado y pretendemos que la obra comience en el próximo ejercicio, para lo cual ya hay una cantidad de dinero presupuestada y tendrá que continuar también en el año 97.

Siguiendo con la nacional 121, y enlazo con lo que hablaba usted del tema de autopistas, queremos hablar con Audenasa, pero no hemos tenido tiempo de hacerlo porque llevamos solamente cinco semanas. En esa conversación que tengamos queremos plantear esos tramos de carreteras que en estos momentos soportan una gran densidad de tráfico, como pueden ser la parte de Nuin-Campanas, el tramo Pamplona-Irurtzun. También queremos hablar con la autopista Vasco-Aragonesa para ver si se puede llegar a algún tipo de acuerdo para que, teniendo al lado las autopistas infrutilizadas, se puede desviar por ahí el tráfico. Y eso creo que sería una solución a corto plazo, también para descargar a la 121.

Hablaba usted de la autovía del Norte. Efectivamente, en los últimos meses, el 22 de julio y ahora a primeros de octubre, ha habido unos desprendimientos en los túneles de Erga, el primero en el que está viniendo de San Sebastián a Pamplona, y el último ha sido en el de Pamplona a San Sebastián. Por ejemplo lo que ha caído en octubre ha sido un metro cuadrado. Otra cosa es la publicidad que se le ha dado a través de los medios de comunicación. Pregunta qué hemos hecho, pues hemos solicitado este estudio, que me parece que son 460 sondeos que se van a hacer en los cuatro túneles, en los dos de Ferrería y en los dos de Erga, y me parece que fue el miércoles pasado cuando se empezaron a hacer estos sondeos, y con esto detectaremos dónde está el fallo que se ha producido, si es un fallo de construcción o si es un fallo geológico. Esto lo vamos a detectar en los próximos días. Se tomarán las medidas oportunas. Es cierto que la obra ha costado 1.000 millones de pesetas por kilómetro, la verdad es que ha costado mucho y que la obra está pagada por los navarros y bien pagada.

Esa partida abierta que se ha puesto es para ir solucionando esos taludes, una serie de cosas que

no se habían previsto y que puede ser necesario realizar en los próximos años, pero esperemos que esas partidas sean pequeñas. La verdad es que la obra, por ejemplo ésta de los túneles de Erga, se tenía que haber requerido y no se requirió por problemas no muy importantes. La empresa en estos momentos es la que está realizando los sondeos y esperamos que se solucione ya definitivamente.

Me hablaba también de la nacional 232. Creo que ya he citado antes la variante de Tudela y dice usted que no están previstas más actuaciones. Lo que sucede es que éste es un tramo que va de Castejón a Cortes y lo que tenemos que hacer es ponernos en contacto con el Ministerio de Fomento. En las próximas semanas quiero tener una entrevista con el señor Ministro y ver qué van a hacer ellos tanto en La Rioja como en Aragón, porque es el responsable de la obra en esa zona, no vaya a ser que nosotros desdoblemos la carretera y ellos no hagan nada. Vamos a enterarnos primero de lo que tiene previsto hacer el Ministerio y luego actuaremos.

En su intervención anterior hablaba usted también de la "ruta de los elefantes" y nos parece que antes de ir a desdoblar la carretera, tendríamos que llegar a un acuerdo con la Autopista Vasco-Aragonesa para buscar una solución, porque en estos momentos las arcas forales no dan para tantas obras públicas, y si tenemos una autovía al lado, creo que es un lujo empezar a desdoblar otra carretera.

Hablaba de la autopista. En las próximas semanas vamos a tener una entrevista con el presidente y con el director de Audenasa y vamos a tratar de buscar una solución. En estos momentos ya se está analizando, es un tema complejo, pero estamos seguros de que vamos a buscarle una solución que sea beneficiosa para los usuarios y que se puedan rebajar los peajes. Para eso probablemente habrá que ampliar los plazos de concesión, pero en los próximos meses intentaremos que el peaje esté entre un 30 y un 40 por ciento más bajo que el de ahora.

En relación con Tafalla, nos parece que hay que quitar esas cabinas de peaje. Este es un punto que trataremos también con el gerente de Audenasa. Sabemos que hay quejas tanto de Audenasa como de los usuarios de que en el tramo de autopista que se utiliza ahora de variante de Tafalla hay una densidad de tráfico muy importante. Hablaremos con ellos para buscar una solución. ¿Cuál es esa solución? Pues sé que unos aspiran a que se haga también un desdoblamiento de la carretera 121; entendemos que es un lujo en estos momentos tener desdoblada la carretera y tener la autopista al lado. Por tanto, creemos que lo que habrá que hacer a lo sumo es ir a un tercer carril. Vamos a estudiarlo y vamos a hablar con Audenasa para buscar una solución.

*Después me hablaba usted de las reformas estructurales. Dice que le parece muy importante lo relacionado con los proyectos en el Servicio de Caminos. Yo creo que es imprescindible, porque, si los proyectos no se redactan bien, luego vienen todas las consecuencias y todas las desviaciones que se han producido en estos últimos años. Entonces, lo que le podemos decir es que ese compromiso que usted decía que está en la página 76 es un compromiso firme que tenemos todo el equipo director del Departamento, y lo repetimos aquí. Pretendemos analizar dónde han estado esas desviaciones para tratar de que en el futuro no vuelvan a repetirse.*

*Me hablaba del canal de Navarra. Nosotros consideramos que es una obra prioritaria no sólo para este Gobierno de Navarra, sino también para el Gobierno de la nación. Tenemos noticias de que próximamente se van a empezar las obras de nuevo. Otra cosa es que no sea necesario que en el Presupuesto del 97 tenga que constar una partida al respecto. En el presupuesto de nuestro Departamento se incluye una partida para el inicio de las obras del tramo que corresponde a nuestra Comunidad, que es el tramo segundo, las cuales empezarán a finales de año. Hay que adjudicar la obra y hasta finales de año no se prevé hacerlo. Y luego no sólo eso, sino que van a ir también unas partidas para las expropiaciones de Itoiz y también para la carretera de Aoiz-Nagore, las cuales tienen que empezar en este año 97 y luego habrá una inversión en ejercicios siguientes. Entonces, el canal se puede empezar con el tramo de Navarra.*

*Después usted hablaba de que en los Presupuestos Generales del Estado solamente van 2.168 millones para Itoiz. Lo que sucede es que la cantidad de obra ejecutada no tiene por qué coincidir con la cantidad que se ha presupuestado. Se puede seguir ejecutando obra y luego llegar a unas fórmulas de financiación con cargo a Presupuestos de años próximos. Y esto es lo que parece que se va a hacer. De todas formas en las entrevistas que tendré en las próximas semanas, tanto con el Ministro de Fomento como con la Ministra de Medio Ambiente hablaremos de este tema, pero lo que le puedo decir, y esto me lo ha transmitido el Presidente del Gobierno después de la entrevista que ha tenido con el Presidente de la nación, es el compromiso del Gobierno de la nación de seguir adelante con las obras de Itoiz y de que se empiece a construir el canal de Navarra.*

**SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta):** Muchas gracias, señor Consejero. Por el Grupo Socialistas del Parlamento de Navarra, tiene la palabra el señor Platero.

**SR. PLATERO ALDA:** Muy buenas tardes, señora Presidenta. Señoras y señores Parlamentarios. Doy las buenas noches a todos los que esta-

*mos en la sala, y después de la exhaustiva y perfectamente diseñada exposición del Consejero y del volumen de preguntas del querido compañero Martín, casi me quedaría únicamente preguntar por el bacheado de las carreteras de Navarra.*

*Las varias preguntas que tenía preparadas voy a resumirlas en dos o tres que me parecen importantes. En primer lugar, y empezando por el final, agradezco la propuesta y la disposición del señor Consejero para compartir con los grupos parlamentarios, más quizá que lo que había ocurrido hasta ahora, la gestión del Departamento de Obras Públicas, en relación con dos temas importantes. Estamos demandando información continuamente y los Parlamentarios hemos visitado no sólo las obras que se están ejecutando, sino también las zonas en desarrollo o incluso la obra finalizada. Usted ha dicho que, efectivamente, el reto del Departamento de Obras Públicas en Navarra es importantísimo si no nos queremos quedar atrás en lo que es el diseño de infraestructuras de España y de Europa. Va a haber necesidad de incrementar los Presupuestos, si, como espero, el anunciado plan director de infraestructuras de Navarra se lleva a cabo, veremos enseguida qué volumen de inversión va a ser necesario. Es mucho mejor tener a los grupos parlamentarios de su parte que no en contra, fundamentalmente debido al conocimiento exhaustivo que podamos tener de las obras que se están realizando y de las previsiones futuras.*

*La primera pregunta que le haría sería la siguiente. Anuncia usted, y estamos de acuerdo, un plan director de carreteras, lo cual llama la atención cuando ya los anteriores Consejeros, señores Istúriz e Ibero, habían anunciado la preparación y elaboración de un plan de carreteras. Entonces, ¿qué pasa?, ¿que no existe ese plan y se empieza un plan director nuevo o existe un plan de carreteras y este estudio que se ha realizado de las carreteras de Navarra va a adaptarse a un nuevo plan director mejorándolo?*

*En relación con la misma pregunta ha anunciado usted el año 1997 como año de transición en las obras, cosa que efectivamente sería lo más lógico, pero yo pregunto si todas las obras que se han diseñado para el año 1997 van a contemplar directamente el nuevo plan director, porque muchas veces se inician obras cuyo coste es muy elevado para las arcas forales y luego o hay que rehacerlas o hay que desecharlas. Entonces, a pesar de que estemos en un año de transición, ¿se va a tener en cuenta la ejecución de las obras dentro del nuevo plan director?*

*En cuanto al gran diseño de lo que se va a elaborar en este plan director, de lo que son las redes tanto nacionales como forales o incluso el entronque con las redes nacionales, yo creo que el compañero Landa ha dado en el quid de la cuestión. Pero hace falta un análisis político. Vamos a tener,*

*efectivamente, sobre la mesa análisis técnicos de funcionarios, pero los políticos también tendremos que decir algo. En concreto, voy a poner un ejemplo que ha salido aquí. Es sobre el tema del eje Pamplona-Logroño. Se ha hablado aquí de las variantes, de los plazos de ejecución, se ha hablado del desdoblamiento necesario de la carretera de Zizur a Puente la Reina y yo intuyo que este desdoblamiento se hace con criterios únicamente de volumen de tráfico, pues se prevé para el año 2011 una población en Pamplona de 339.000 habitantes, y el volumen de gente que durante el fin de semana sale hacia las zonas rurales es cada vez mayor, la relación entre la ciudad y el campo produce un tráfico, pero ¿por qué no se prevé, y esto es un análisis político, un desdoblamiento de la carretera hasta Logroño con dos prismas? Uno sería el desarrollo de zonas que están en franca degradación económica e industrial y la posibilidad de dar a La Rioja una salida hacia Francia. Este sería un análisis político y no un análisis únicamente de necesidad de carreteras en Navarra.*

*Hay otra serie de preguntas que usted las ha explicado perfectamente, como es el tema de la autopista Madrid-Guadalajara. Nos gustaría saber, si es posible, cuáles son los plazos o las gestiones que está realizando el Gobierno de Navarra. Ha hablado usted de fórmulas económicas, quisiéramos saber cuáles son.*

*En la autovía del sur de los Pirineos que entronca el País Vasco con Cataluña en la vía Lérida-Huesca-Jaca-Pamplona, que lo que va a permitir fundamentalmente como alternativa al eje del Ebro va a ser el desarrollo turístico de los Pirineos, nos gustaría saber si dentro de este plan director se va a considerar como una vía prioritaria o no. Sería una pregunta que no la lanzo ahora, sino que la dejo para la hora de la elaboración del plan de gestión.*

*En cuanto a la red ferroviaria, desde luego, es de saludar la inversión del Ministerio de Fomento sobre estos ochenta millones que han anunciado, que ya los Consejeros anteriores habían determinado como problema grave, que serían las previsiones de liberación del suelo. Sí pediríamos que haya una relación directa entre su Departamento y quienes vayan a desarrollar ese estudio, sobre todo, en la zona de Pamplona.*

*En cuanto al transporte urbano, ha hecho usted una exposición de cuáles son los futuros planes, pero me gustaría saber cuál es la situación actual. En cuanto a la ciudad del transporte, ha hecho usted una evaluación de los planes futuros, las necesidades de Pamplona, pero nos gustaría saber cuál es la situación exacta actual, quizá fruto del desconocimiento, de la falta de información que se ha tenido a nivel de grupos parlamentarios.*

*Otra pregunta sería si tiene prevista la utilización del 1 por ciento de obras públicas en el diseño y embellecimiento de carreteras, creo que para el año 97 no, pero para sucesivos años sería interesante, porque hay que tener en cuenta que las empresas a la hora de ubicarse no sólo tienen en cuenta los costes de funcionamiento, como pueden ser infraestructura de carreteras, etcétera, sino también la calidad del medio ambiente. Y haríamos también una autonomía mucho más atractiva. Creo que ha anunciado usted, lo cual es importante, que cuando se hace una obra hay que centrarse también en la terminación, a veces se hace el eje fundamental y las terminaciones se quedan de lado.*

*En el tema de comunicaciones, y aunque creo que el Presidente va a comparecer dentro de poco a petición de algún grupo parlamentario sobre si se van a llevar a cabo las instalaciones de EITB de Navarra, se habla aquí de la base jurídica. Nos gustaría saber si efectivamente hay voluntad de que Euskal Telebista tenga ampliación a toda Navarra.*

*Y en cuanto a la cobertura de radio y televisión, creo que lo ha explicado usted muy bien y más o menos tenemos determinados los plazos para aquellos pueblos que no reciben los canales privados.*

*Creo que lo ha dicho, pero me gustaría que repitiera los plazos para la resolución de la nacional 121 y Berriáin; es la tercera vez que lo pido en este Parlamento. Ha dicho usted que el proyecto estaba hecho, que en 1997 se empezaba, pero me gustaría saber cuándo se termina.*

*En cuanto al túnel de Belate y de Almandoz, ha anunciado usted la apertura para el año 1997, pero me gustaría que me dijera sucintamente cuáles han sido las causas del retraso de estas obras. Creo que en algún medio de comunicación se anunció en el verano que era por problemas de gestión política del Departamento, etcétera.*

*Y, por último, ¿de qué manera se va a abordar la solución de los errores detectados en el diseño de la red viaria interurbana en Pamplona y de penetración y relación interzonal? Se han hecho las variantes de Pamplona, se está detectando una serie de errores bastante graves y nos gustaría saber cuáles serían las soluciones que se van a llevar a cabo desde su Departamento. Son problemas que, efectivamente, ocurren en todas las carreteras, porque siempre que se mejora una carretera, lógicamente, aumenta el tráfico y al aumentar el tráfico se producen problemas viales, pero en el caso de la conurbación de Pamplona el tema es bastante grave, por eso nos gustaría saber de qué manera se han detectado estos problemas y cuáles son los plazos y vías de solución.*

*Y para terminar, porque no quiero alargarme tanto como mi compañero de Izquierda Unida, quiero decir que desde nuestro grupo político apo-*

*yamos efectivamente su propuesta del inicio de la segunda fase del canal de Navarra por parte del Gobierno de Navarra. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Platero. Señor Consejero, si tiene a bien responder.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. El señor Platero agradecía el hecho de que este-mos dispuestos a dar información. Saben todos los grupos de la Cámara que las puertas del despacho, lo vuelvo a decir, estarán abiertas para todos ustedes para todo tipo de información. Hablaba también de ir a visitar las obras. A mí me gustaría también que esto se hiciera. Esto se ha hecho no sé si en este año pasado, pero en la legislatura anterior sí que era una práctica que los miembros de la Comisión de Obras Públicas fueran a visitar las obras para conocerlas. Además, así no se tienen que enterar por los medios de comunicación.*

*Hablaba yo antes de que en los próximos años hay que incrementar los Presupuestos. Efectivamente, habrá que incrementar los Presupuestos para las obras públicas y en esto naturalmente que necesitaremos también contar con el apoyo de los grupos de esta Cámara.*

*Hablaba usted del plan director de carreteras, de que otros Consejeros anteriores decían que se estaba redactando en el Departamento ese plan director. Efectivamente hay un documento que ya está elaborado, que debe ser analizado, que debe ser contrastado después con los grupos políticos y con otras partes implicadas y creemos que durante el primer semestre del año próximo es cuando debe ser ya una realidad y lo deberemos tener por lo menos para cuando se vayan a elaborar los Presupuestos del año 98. Naturalmente que allí se necesita contar con sus señorías y así lo haremos.*

*Preguntaba si se tiene en cuenta el plan director en las obras que van en el Presupuesto de este año. Lo que le podemos decir en estos momentos es que las obras que están previstas para el Presupuesto del año próximo no son contradictorias con la planificación que se prevé hacer, y que esperemos y deseemos que así sea.*

*Hablaba del eje Pamplona-Logroño. Según tengo entendido en los pocos días que llevo en el Departamento, es una de las carreteras, y usted lo sabe mejor que yo, que tiene una mayor densidad de tráfico de Navarra. Quizá a medio plazo tendríamos que ir pensando en hacer una autovía y quizá puede ser más prioritaria que la autovía de Jaca-Huesca, de la que tanto se ha hablado. Las actuaciones inmediatas son las que yo ya le he indicado a usted, que van a ser la variante de Estella y la variante de Puente la Reina. Y yo creo que tenemos*

*que ir pensando y analizando una posible autovía, porque con los datos que usted estaba dando de trescientos y pico mil habitantes para Pamplona en el 2011, hay que ir pensando, quizá no de forma inmediata, pero sí a medio plazo, en hacer la autovía hacia Logroño, teniendo en cuenta también, como usted decía, que hay que buscar una salida para la gente de La Rioja hacia Europa y esa salida puede y debe ser por Navarra y puede y debe ser por Estella y por Pamplona.*

*En relación con Jaca, entendemos que la autovía Pamplona-Jaca-Huesca-Lérida es una alternativa a la autopista que en estos momentos está en funcionamiento. Es una carretera que está en unas condiciones malas, sobre todo en los fines de semana y días de fiesta. Y, como decía yo en mi intervención, es importante también ir pensando en la construcción de las carreteras no con unos criterios economicistas sino también de cara al ocio, y ahí tenemos que tener en cuenta también que hay unos valles como el de Salazar y el de Roncal, a los cuales, teniendo una buena vía de comunicación, se les daría un gran impulso en el aspecto turístico. Lo que podemos decir es que nosotros nos vamos a unir a esas reuniones que ya existen y que vamos a hablar con el Ministerio de Fomento porque, además, ahí también está todo el tema del posible recrecimiento de Yesa y el cambio de trazado de la carretera. Nos parece que es algo en lo que, por lo menos, tenemos que ir pensando y si además de pensar se puede hacer algo más, será importante.*

*Hablaba usted del tema del ferrocarril. Es muy importante que se hayan aprobado ya los ochenta millones. Me apuntaba el Director General que la semana que viene se forma con la Subdirección General del Ministerio de Fomento la comisión conjunta de seguimiento. Esta es una reunión que se va a celebrar el día 6. Además, en el Departamento tenemos una persona que se está ocupando de todo el asunto del ferrocarril, que lo está llevando muy bien y que es algo en lo cual no nos podemos dormir. Aquí hay dos representantes de los medios de comunicación, y les diré que por parte de los medios de comunicación creo que hay un desconocimiento de la materia y se dice que el tren de alta velocidad no va a pasar por Navarra. Pues bien, el tren de alta velocidad puede y debe pasar por Navarra. ¿Pasará en el año 2007? Pues será la fecha, pero creo que todos nos tenemos que ir mentalizando y tenemos que ir haciendo las gestiones. Todos, el Gobierno y los grupos parlamentarios.*

*Preguntaba por la situación de la ciudad del transporte. Este también es un tema del que llevamos muchos años hablando y creo que hasta ahora poco se había hecho. Este Gobierno quiere impulsar el tema de la ciudad del transporte y prueba de ello es que ahora se ha nombrado un gerente de la terminal del transporte, que es el anterior Director*

*General del Departamento, don Jesús Arlabán, el cual ha pasado a la situación de servicios especiales y se va a ocupar de impulsar y de que pueda ser una realidad, como les decía en mi intervención. En estos momentos se ha procedido ya a la expropiación de los terrenos; se están realizando ya las obras de saneamiento; se va a empezar ya con los viales; y queremos que en los tres años que quedan de legislatura pueda ser una realidad, una realidad parcial todavía, pero una realidad.*

*Luego me hablaba usted de dedicar el 1 por ciento de los presupuestos de carreteras a temas culturales para hacerlas más atractivas, según he querido entender. En estos momentos ya se está destinando una cantidad, yo no sé si es el 1 por ciento. Creo que es una idea que en su día la sacó el entonces Ministro don Joaquín Garrigues. Pienso que esto se tendría que estudiar en el plan director de carreteras. En estos momentos, en el aspecto medioambiental, las carreteras de Navarra se están terminando bien y me parece una cosa correcta, por lo menos para estudiar, que se vaya pensando también en dedicar una cantidad de dinero, el 1 por ciento o lo que sea, a hacer las obras públicas más humanas. En algunos sitios algo ya se ha hecho, me parece que en la autovía de la Barranca se han puesto unas cabras. Habrá que ir pensando en poner monumentos. Es una idea muy buena y que se debe tener en cuenta en el plan director de carreteras.*

*Después, en el tema de comunicaciones, pregunta usted sobre la captación de Euskal Telebista. Yo sé que el próximo día 6, el mismo día que se cree esa comisión en Madrid, tiene que comparecer a instancia de la Mesa y Junta de Portavoces el Presidente del Gobierno sobre este tema, a instancia de un grupo que no está en estos momentos en esta Comisión, de Ezker Abertzalea. Creo que es el Presidente quien les debe informar de este asunto; yo lo único que sé es que hay un acuerdo del Parlamento del día 1 de junio del 93, entonces yo estaba aquí, por el que se insta al Gobierno a adoptar las medidas conducentes a la regularización de la Euskal Telebista, y luego hay un acuerdo del Gobierno de 5 de junio del 95 por el que se aprueba el proyecto de protocolo marco en el que se dice que el desarrollo deberá recogerse en un convenio, y eso es lo que creo que falta en estos momentos, la cobertura legal. Lo que el Parlamento instaba era la regularización de la Euskal Telebista. Es decir, que se vea como se ve en otras provincias, en la otra Comunidad en la cual se emite esta televisión. Lo que sé es que hay un presupuesto en el Departamento, que no está elaborado por este Gobierno, fue elaborado por el Gobierno anterior, y que asciende a 940 millones de pesetas. Y, además, según tengo entendido, el mantenimiento, que correría a cargo del Gobierno, serían 33 millones*

*de pesetas al año y otros 6 millones al año en repuestos. Estos son los datos que tengo y que el Presidente ampliará a sus señorías en la comparecencia de Régimen Foral. Y, como también he indicado en mi intervención, en los Presupuestos de este año viene recogida una partida para empezar, pero tiene que ser cuando se tenga la cobertura legal.*

*Otras cuestiones pueden ser si hay que priorizar el gasto, si 940 millones de pesetas es mucho o poco para que, a lo mejor, dentro de dos o tres años, cuando venga la revolución de las televisiones y que sean por cable, sea un dinero tirado, esto el Director General lo explicaría mucho mejor, porque de hecho ya se está viendo que para llegar a la zona donde más se demanda la captación de televisión, que es en la zona del norte que, además, son los vascoparlantes, nos tendríamos que gastar prácticamente todo el dinero, 750 o 780 millones de pesetas, que es la fase dos; la fase cero es para llegar a Pamplona, que son 250.000 habitantes y luego hay una fase uno. Eso es lo que yo les puedo decir y creo que debe ser el Presidente del Gobierno el que el día 6 les dé más explicaciones al respecto.*

*Sobre la nacional 121 y Beriáin, sé que en los Presupuestos de este año 96 había una partida para redactar el proyecto y ya está elaborado. La obra se empezaría en el año 97 con un presupuesto para ese año de 100 millones de pesetas; eso es lo que hemos puesto en el proyecto. Y las inversiones para los ejercicios siguientes serían de 700 millones más. Esta obra empezaría en el 97 y terminaría a principios del 99.*

*Sobre los túneles de Belate y Almandoz, este último está terminado. Lo que es obra civil del túnel de Belate se va a terminar en el mes de enero o febrero próximo. Luego, como ya les he dicho también en mi intervención anterior, hay que realizar todo lo que es la instalación eléctrica, todo lo de socorro, los ventiladores, etcétera, y se pondrá en marcha yo creo que para fin del verano, a ver si puede ser para el mes de agosto, para el retorno de las vacaciones. Los problemas, según tengo entendido, han sido exclusivamente geológicos.*

*Hablaba de las interconexiones de las rondas de Pamplona. Nosotros lo que vamos a hacer es estudiar todas esas deficiencias que se han podido producir. El túnel de Ezkaba sería un forma de conectar y de cerrar definitivamente. Vamos a estudiarlo y vamos a ver cómo se puede solucionar.*

*Le agradezco el apoyo que hace por su parte para que empecemos con la fase del canal de Navarra. No lo digo sólo al señor Platero sino al grupo parlamentario. Muchas gracias.*

*SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. Por parte*

*del Grupo de Convergencia de Demócratas de Navarra, tiene la palabra el señor Larrayoz.*

SR. LARRAYOZ LEZAUN: *Pues ahora de verdad buenas noches, porque ciertamente creo que estamos ya de noche aunque las cortinas están extendidas. Mi saludo sincero al señor Consejero y a sus Directores Generales. No les voy a decir que voy a tener una intervención breve, porque a lo mejor no lo es, y si efectivamente resulta breve pues será una sorpresa agradable. Así les dejo en la incertidumbre.*

*Evidentemente, señor Consejero, muy pocas interpelaciones caben por mi parte después de su exposición larga, pero matizada y detallada y después de las intervenciones de los señores Landa y Platero. Respecto de su intervención, mi felicitación a usted y a sus compañeros, por supuesto, y ojalá se lleve a efecto y cuanto más se lleve a efecto mejor.*

*Echo en falta una alusión a lo que podríamos llamar la posición estratégica de Navarra. Yo creo que usted tiene bajo su dirección el Departamento que va a señalar lo que va a ser el futuro inmediato de Navarra. Es apasionante la labor que tiene usted en su Departamento, desde mi punto de vista. Y de su gestión va a depender en buena parte el futuro de los navarros. ¿Qué piensa de Navarra, estratégicamente hablando, en comunicaciones, en el más amplio sentido de la palabra, de comunicación, de telecomunicación? Creo que no ha citado la palabra Europa. Para mí la conexión de Navarra con Europa es absolutamente decisiva, como es, por supuesto, para todos, la conexión con Europa de los puntos neurálgicos de España. Me han quedado lagunas en este sentido a las que yo doy mucha importancia y tengo dudas de que vayamos a llegar hacia ese futuro deseable.*

*Por otra parte, tengo que poner en contacto necesariamente su exposición con la exposición que hizo el señor Consejero de Administración Local el día pasado, por la gran importancia y por la gran interrelación que existe entre todos los núcleos urbanos de cualquier territorio y por supuesto también de Navarra. Y la intervención del Consejero de Administración Local, desde mi punto de vista, fue de un futuro próximo desolador, a ser posible no hacer nada para que no cambie nada en el mapa municipal de Navarra. Únicamente se habló de los planes trienales de inversión, pero es costumbre y obligación ir a cubrir el principio de autonomía financiera de los ayuntamientos, de lo que siempre hablamos, pero como no se lleva a la práctica hay que cubrirlo con la redistribución de los impuestos. Y también por otra razón, por la estructura del Departamento de Interior del Gobierno de Navarra, y luego me referiré más concretamente a ello. Tengo un poco de miedo, un poco de temor de que este Departamento se con-*

*vierta en la ventanilla que va ir a pagar, a dar favores a los ayuntamientos fieles, obedientes a Unión del Pueblo Navarro, en defecto de una planificación técnica previendo una rentabilidad social y económica de los fondos públicos de Navarra. Y si esto ocurre empobrecerá a Navarra, por eso yo no quiero que pase, y le vamos a dar todo nuestro apoyo para que no suceda esto, apoyo que usted ha demandado en repetidas ocasiones y que, por supuesto, se lo ofreceremos.*

*Navarra solamente será viable si se incorpora realmente al futuro con unos horizontes abiertos, de reforma, de trabajo, de inversión productiva. Y de esto yo no le he oído hablar. Creo que lo que entendemos por inversión productiva va a tener usted poca cantidad. Yo le pido que invierta usted en futuro, no tenga usted una visión endogámica de Navarra. No mire hacia dentro; abra usted Navarra.*

*Voy a intentar seguir el mismo orden que ha llevado usted. Respecto a las carreteras, me ha parecido muy interesante –ya ve que cambio inmediatamente el contenido de mi intervención– la alusión que ha hecho al factor conservación, porque se está invirtiendo muy poco en conservación y me parece a mí que es una inversión muy fructífera para las haciendas públicas.*

*Respecto de la conexión de Navarra, de la salida a Belate, de las dos salidas que caben, por cuál se va a inclinar, usted verá el planteamiento que hace ante las dos posibles soluciones. En el caso de que se incline, cuando criterios técnicos así lo aconsejen, a seguir por el puente de Endarlatsa, tal vez sería mejor hablar con Guipúzcoa dentro de un ambiente más, digamos, organizado, con una mesa más permanente para poder hablar con mayor fluidez y poder entenderse con mayor confianza. Interesaría saber cómo va a seguir usted la salida por Belate, la comunicación con Francia o con Europa.*

*Respecto de la autopista Pamplona-Madrid, a mí no me extraña en absoluto que el Gobierno de la nación española haya acordado construir el tramo Madrid-Guadalajara, y no me cabe la menor duda de que es rentable. Basta con salir de Madrid ahora para demandar esa autopista y poder decir que cuando quiera es tarde. El problema, como usted ha dicho y estoy de acuerdo, es cuándo va a llegar ese futuro al que usted ha aludido para el tramo Medinaceli-Soria-Tudela.*

*Por favor, señor Consejero, no repita más obras que ya se están ejecutando; están ejecutándose y se acabarán, porque, desde que tomó usted posesión, el asfalto que se está utilizando tiene el mismo color que el de antes, no pasa nada. Se están haciendo con el dinero de Navarra y ya está, así de claro.*

*Y, por contra, yo he echado en falta un poco de recuerdo y de cortesía a los señores Consejeros que*

le han precedido, porque este Departamento en particular es un departamento eminentemente técnico y de ejecución, y eso al margen de quién sea el Consejero. Las obras se prolongan en el tiempo y se ejecuta poco a poco. No cuesta nada un poco de cortesía.

Usted ha aludido a la colaboración. Por supuesto que se la vamos a prestar; yo le he pedido cortesía y yo le voy a dar colaboración. También es cierto que muchos proyectos, como se están ejecutando y se aprobaron antes, usted va a decir como argumento que, como ya se aprobaron, yo ahora estoy con pocos votos en el Parlamento en el partido al que usted pertenece, pues ahora tienen que volver a dar la confianza para este proyecto. Le ruego que sea un poco más explícito expresamente respecto de sus antecesores, que han sido unos buenos Consejeros, como usted, salvo lagunas que todos sabemos y que prescindimos de ellas. Yo incluso le propongo en este sentido, en la línea que hablaba el señor Platero, cambiar el sistema de inauguraciones. Acabo de leer hoy mismo que en su visita a la variante de Peralta estaban presentes concejales no sé si eran de Falces, de Funes, de Peralta, determinadas personas de no sé qué partido ni de qué Gobierno, y tampoco me preocupa mucho. Cuando haga una de esas inauguraciones, yo le sugiero que invite a todos los alcaldes, a todos los concejales de todos los pueblos que, de alguna manera, más directamente están afectados. Es más, a todos los que han sido concejales, convoque de alguna manera a los pueblos interesados, el dinero que va a las obras públicas, y tenemos que quitarnos recuerdos de nuestro pasado inmediato, es de todos los navarros. Por eso, cuando se haga una obra pública, los directamente beneficiados nos están representando a todos, pues que participen. Y vamos a estar satisfechos los navarros de que nuestro dinero se administra bien, se gasta bien y va en beneficio de todos.

Respecto de las comunicaciones ferroviarias, yo me permitiría simplemente decirle que cuando hable con el Estado español, recuérdale la injusticia tradicional y secular que todos los planes ferroviarios han traído a Navarra. Basta con tener un mapa de Navarra de ferrocarriles y de autopistas también, si quitamos la autopista de Navarra, y verán ustedes, y creo que estarán de acuerdo, que el mapa español de ferrocarriles y de autopistas es absurdo, nos han dejado siempre relegados.

Yo le pediría que fuera un poco más concreto respecto de las comunicaciones ferroviarias, del tren de alta velocidad, con las dificultades que esto tiene, y si no lo quiere hacer, acepto perfectamente lo que ha dicho, porque, evidentemente, depende de muchísimos factores.

Respecto del canal de Navarra, creo que si efectivamente es un compromiso del Gobierno de Nava-

rra, hace falta más consignación presupuestaria de la que se está hablando y, efectivamente, hay que seguir el ritmo de las obras del canal de Navarra y del embalse de Itoiz con intensidad, en definitiva, es una obra y vamos a seguir adelante con ello. Le diría que hasta ahora el tema embalse-canal ha sido coordinado por un departamento del Gobierno de Navarra, no sé si habrán pensado seguir igual o que cada uno siga en el marco de sus competencias. Antes estaba coordinado por Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Respecto del organigrama, yo quisiera decirle que lo explique, lo digo y a la vez lo retiro, como usted quiera. A mí me parece simplemente excesivo. Pasamos de una dirección a dos; de cuatro servicios a seis, considerando como servicio la secretaría técnica. De dieciséis secciones a veintiuna; de los negociados seguiremos la misma proyección. Yo la verdad es que hice el organigrama anterior y el actual para enterarme un poco mejor. No entiendo varias cosas, pero las estructuras son algo tan particular y tan personal que no lo voy a criticar, pero de lo que han hablado de desdoblar el Servicio de Caminos en dos, me parece que va a llevar únicamente a la descoordinación. Por una lado, van a quedar las secciones propias del control de obra y, por otro, las secciones en relación con el proyecto. Por cierto, no sé si le he entendido bien, pero creo que han hablado ustedes de redacción de proyectos en el Departamento. No es así; asumo el gesto del señor Director General. Porque efectivamente saben ustedes que no se hacen. Como decía, esto va a llevar a una descoordinación total y la mayor razón de que, efectivamente, esto es así es que ustedes han introducido en un decreto foral que los directores de los Servicios de Caminos y de Conservación y Gestión Tecnológica, como se llaman ahora, cuando estén de vacaciones se van a sustituir entre sí. La relación es tan íntima que hacer dos servicios de una cosa indisociable... y, si no, ¿por qué consideran ustedes en el propio decreto foral hasta que se sustituyan los dos directores de servicio? Entonces, yo le tendría que preguntar ¿cómo se van a sustituir los demás directores de servicio?

En relación con las funciones del Servicio de Transportes, permítame decirle que es caótica la redacción de las funciones de ese Servicio. Lo único que trata en el fondo es de adornar las existentes. Realmente es difícil de entender que la formación de los transportistas no venga como función, pues es una cuestión muy interesante, además de que ahora vamos a tener una ciudad del transporte a la que usted ha aludido. Ha dicho que va a ejercer la formación, muy bien. No se cita tampoco qué va a pasar con el Consejo de Transportes como factor de participación de las personas y de cola-

*boración con la Administración. Muy interesante también.*

*En las funciones de los diferentes servicios o secciones echo en falta cosas tan importantes como, por ejemplo, cómo se va a relacionar su departamento con el de Medio Ambiente, si el suyo por definición es un Departamento negativo para el medio ambiente, negativo entre comillas, en el sentido más dulce, pues lo que ocurre es que las obras públicas normalmente son contrarias al medio ambiente, pero hay que hacerlas. ¿Va a introducir el factor de protección ambiental en las obras? Al final, creo que ha comentado algo de esto. Es un factor que cuesta poco y educa mucho.*

*También tengo peticiones de conocidos míos. No habla para nada de las simas. Me han dicho varias personas que las obras que están haciendo ustedes de protección y de tratamiento de las simas, y la última viene en el Boletín del día 16 de octubre, que titulan Mejoras y protección de la sima Lezagalde, son demasiada obra para el objeto que se quiere perseguir y que podría evitarse el gasto notablemente, y, así, con el mismo gasto se podrían hacer más obras de este tipo.*

*Voy a ir más deprisa, a ver si acabo antes. Respecto de la nueva Dirección General de Telecomunicaciones, pasar de sección a dirección general la verdad es que no tiene contenido. Al Director General, que es nuevo en el Gobierno de Navarra, mis respetos, mi deseo de éxito y de mayor número de triunfos y de buena gestión en su dirección; con toda sinceridad. A partir de aquí, el organigrama que han hecho ustedes de telecomunicaciones es excesivo, no se ajusta a las competencias, no ya de Navarra, de ninguna comunidad autónoma, es que no hay competencias y es lógico además que no las haya. Si en este país se pasan competencias en telecomunicaciones a las comunidades autónomas, será un desastre.*

*Hablan ustedes de llevar a efecto y de desarrollar determinadas leyes, como la del cable. Mire usted, la del cable son tres cositas, las competencias que dan a Navarra son tres cositas, a, b y c. Así de claro. Habla sobre las demarcaciones; coincido plenamente en su planteamiento de hacer única demarcación; somos muy pocos y vamos a ver si nos vamos entendiendo. Otra competencia es tener un vocal en la mesa que va a conceder las autorizaciones para los operadores por cable. Y, por último, controlar los contenidos de la programación. Las competencias están recogidas y no hay más. No hay más cera que la que arde. La otra ley, la de televisión local, lo único que tienen que hacer es autorizar las televisiones locales, pero no las frecuencias, evidentemente, es una competencia del Estado. Y después está la ley del tercer canal o televisión autonómica. Por favor, no pongan en práctica el tercer canal de televisión en Navarra.*

*Ya se hizo y luego no se pasó de poner el director general. Y, dicho sea de paso, comunidad autónoma que ha llevado a la práctica esta ley está arruinando su televisión autonómica.*

*Y vuelvo al comienzo de mi intervención, el grueso de las competencias de las telecomunicaciones no están en su Departamento, cuantitativa y cualitativamente. Están en el Departamento de Presidencia, concretamente en la Dirección de Sistemas de Información. Ahí es donde están las telecomunicaciones. Lo cual va a llevar a una descoordinación cada vez mayor.*

*Hay dos ausencias en la estructura orgánica de telecomunicaciones. No aparecen para nada las palabras fomento de la investigación y control de la información. Este tipo de información vía Internet de aviso de comunicación a la población, vemos que está causando tantos problemas y, sobre todo, los que va a causar.*

*Ustedes dicen que no va a haber aumento de gasto, que no va a haber aumento de personal. Ojalá sea así y no tenga que volver esta materia a esta Comisión.*

*Respecto de televisión, estoy de acuerdo con lo que ha estado usted exponiendo. Acelere un poco en lo de llevar las televisiones, por lo menos las privadas, a toda la gente, dentro de sus posibilidades. Por eso le digo que estoy de acuerdo con lo que ha dicho usted. Y que lleve la televisión a toda la gente de esos pueblecitos que no tienen otro entretenimiento, aunque desde luego la televisión no es un entretenimiento ideal.*

*Respecto de la televisión vasca o ETB, efectivamente, si está dispuesto a normalizar la captación de la televisión vasca en Navarra, vamos a ver si efectivamente es cierto y se lleva a la práctica.*

*Y con esto, de verdad, termino, estoy totalmente de acuerdo con las medidas de control y de seguimiento de todo el gasto del Departamento. Lo único que añadiría a lo que ha dicho usted es que aumente la publicidad en la contratación. Cuidado, hay dos tipos de publicidad, la obligada por la legislación y la publicidad adicional que pueden hacer ustedes, porque el aumento de la oferta y de la competencia no es malo. Yo le pediría al señor Consejero y a sus Directores que hagan el esfuerzo de vincular, en lo posible, sus decisiones a lo que decidan las mesas de contratación. Le agradezco, lo tenía exactamente previsto, que aceptase usted pasar por la Comisión la relación de obras de licitación, de adjudicación, de variaciones. Le felicito por este camino que parece que va a tomar usted de fuerza y de energía respecto de las constructoras. Defiéndase de las grandes constructoras y no tenga ningún miedo ni ningún reparo. No acepte presiones del Estado a la hora de las adjudicaciones; el Estado es tradicionalmente un gran deudor*

*en obras públicas, pero en Navarra se pagan las obras, y adjudique usted las obras a los mejores proyectos y a las mejores ofertas. Le pido también que tenga confianza en las constructoras navarras, que lo están haciendo, me parece a mí, muy bien; que han aceptado el reto de actualizarse y de hacer su estructura social y tecnológica para poder optar a concursos que antes les venían un poco grandes. Como sabe usted, han constituido una gran sociedad anónima. Cuento con ellos, también haga usted su planificación de obras para que sepan a qué atenerse. Para terminar, simplemente, ya que usted lo ha pedido, aunque de todas formas yo también lo habría propuesto, sepa usted que cuenta con nuestra colaboración y con nuestro apoyo. Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Larráyoz. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Empezando por el final, le agradezco la colaboración y el apoyo. ¡Menos mal! Y también el saludo sincero que decía al principio de la larga, matizada y detallada exposición del programa. La de usted también ha sido así. Dice que ojalá que se lleve a efecto, pues lo intentaremos. Y para eso a ver si, por lo menos, duramos un poco más que los antecesores en el cargo.*

*Echaba en falta la alusión a la posición estratégica de Navarra. En la página seis de mi intervención creo que se habla de ello. "Igualmente Navarra ha sido, es y debe ser en el futuro lugar de paso de las grandes vías de comunicación entre España y Francia, es decir Europa. Esta situación no debe ser considerada sólo como un pasillo para terceros, sino que esta posición debe cimentar por la vía de las infraestructuras la potenciación de nuestro territorio para su desarrollo futuro".*

*No sé qué he querido entenderle sobre que en nuestra gestión íbamos a tratar de favorecer a los ayuntamientos de Unión del Pueblo Navarro. De eso, desde ya, le digo que nada de nada. Y es más, el otro día en una conferencia del Presidente del Gobierno hablaba de que éramos un Gobierno de Navarra y de todos los navarros. Este Consejero que les habla no es un Consejero de UPN, sino que es un Consejero del Gobierno de Navarra.*

*Me hablaba después del futuro. Pues de ello se habla en la página cinco de mi intervención, en el párrafo segundo. "La posición geográfica de Navarra y su significativo desarrollo industrial en la estructura y distribución de sus núcleos de población hace que todo lo relativo a infraestructuras cobre vital importancia no sólo para resolver los problemas actuales, y esto es más importante, para prever las expectativas futuras. Soy plenamente*

*te consciente, y espero que esta opinión sea compartida por sus señorías, de que las obras de infraestructura deben ser contempladas en su conjunto como actuaciones a medio y largo plazo, y que nuestra obligación es, sin olvidar la resolución de situaciones problemáticas actuales, establecer la base de un desarrollo sostenido a futuro". Creo que algo he dicho.*

*Después, en relación con Belate, preguntaba por cuál de las salidas a Europa nos íbamos a inclinar. Esta misma semana hemos tenido una reunión con los alcaldes de la zona en el señorío de Bértiz. Ahí estaban alcaldes de todas las ideologías y de todos los partidos políticos hablando del tema. Está el desdoblamiento de la nacional 121, la A y la B. Yo le puedo decir que en la reunión del otro día se vio que lo que quieren los alcaldes de la zona del Baztán es que la carretera nacional 121 B tenga la misma categoría que la nacional 121 A. De momento ellos se conforman con que se dé una solución para que sea una carretera de igual categoría, es decir, que no tengan que hacer un stop y parar el coche para acceder a la otra. Hablaban de una rotonda, si hay unas soluciones en el Departamento de unos semienlaces y un enlace que se puede hacer. Es un tema que vamos a ver en el futuro. Ellos mismos son conscientes de que, en estos momentos, el tráfico mayor, una vez que esté hasta Zozaya construido, está en la parte de Cinco Villas y que la salida tiene que ser la de Behobia, que es donde están todas las grandes fábricas, la de Lesaka, Bera, y donde está todo el tráfico pesado.*

*Nosotros dijimos allí, a lo que los alcaldes del Baztán asentían, que lo que tenemos que intentar es mejorar la carretera de Enderlatsa a Behobia, que, además, es una carretera navarra. Para ello vamos a tener en las próximas semanas una entrevista con el Diputado de Obras Públicas de la Diputación Foral de Guipúzcoa, y después yo me he comprometido a ir de nuevo a Bértiz a estar con ellos y ver sobre el terreno las posibles soluciones, no lo que se decía en el periódico de llevar soluciones, sino ver las posibles soluciones. Esto no quiere decir que se olvide Navarra de buscar una salida. Como decía algún alcalde, creo que el de Urdax, tenemos la de Dantxarinea, que es la única frontera de Navarra. Ahí, efectivamente, hay problemas medioambientales, porque además creo que en estos momentos el tráfico es de unos 2.200 vehículos al día, y tiene que ser más una carretera de turismo y no conviene meter un tráfico pesado por la zona.*

*Esto no quiere decir que nos olvidemos de dar una nueva salida. Pero parece que de momento lo que tenemos que hacer es mejorar la de Behobia, que es la que nos lleva a una autopista y a una carretera importante. Además, para todo lo que se haga en esas carreteras tendremos que contar también con Francia, no sea que nosotros mejoremos*

la carretera a Francia y que luego nos encontremos con una carretera local o una carretera de tercer orden. Eso tendría que ir acompañado con una actuación en Francia, que, según tengo entendido, me parece que la negociación se tiene que llevar con París, porque parece que en los Departamentos, según me han informado, no tienen competencias. Por lo tanto, esto iría para largo. Si los alcaldes de la zona están de acuerdo en que lo que tenemos que hacer es mejorar lo de Behobia, de momento vamos a hacer eso, porque no vamos a tener dinero para mucho más.

Sobre la autopista Madrid-Guadalajara pregunta cuándo va a llegar el tramo de Medinaceli. En estos momentos parece que en el año 97 lo que se puede hacer es la concesión y la adjudicación del tramo de Madrid-Guadalajara, que es el rentable. Dejando el tramo Guadalajara-Medinaceli, que para eso ya está hecha la autovía de Aragón, el tramo siguiente tendría que ser de Medinaceli hasta Tudela. Nosotros en las gestiones que hagamos con el Ministro en fechas próximas intentaremos si, de alguna forma, se puede implicar la concesión de Madrid-Guadalajara con este tercer tramo que debiera ser el segundo en su construcción.

Dice que no he citado a los Consejeros anteriores. Yo le preguntaría a qué Consejeros anteriores, porque alguno me parece que es mejor no citarlo. ¿Por cortesía? Lo que le digo, me parece que a alguno es mejor no citarlo. Y los que me han precedido a mí, los dos anteriores, han estado muy poco tiempo en el cargo, por las razones que sea, el primero porque tuvo que dimitir por enfermedad y el segundo ha estado tres meses y otros tres en funciones.

¿Que las obras públicas que se están ejecutando ahora son las que estaban ya en la época de los dos Consejeros de su partido?, o quizá eran del anterior, que era del mío. Y quiero recordar la intervención del señor López Istúriz cuando creo que el portavoz de mi grupo le decía hace un año que citaba unas obras y que eran las mismas. Vamos a ver, las obras que citó el señor López Istúriz que se estaban ejecutando en ese momento eran las mismas efectivamente, porque cuando cambia el Gobierno se siguen ejecutando las mismas obras. Y no sólo eso, sino que le tendría que decir que yo creo que las obras del programa de Gobierno en el que ustedes participaron y que llamaron Gobierno de progreso y las del programa de investidura del Presidente actual son las mismas que estaban ya previstas y adjudicadas. No hace tanto que estuvo UPN en el Gobierno, año y pico, pues lo dejó hace quince meses.

Me habla de cambiar la forma de las inauguraciones. Mire, tengo tan reciente la inauguración de esta mañana —y, además, ahora que ya no está la prensa se lo puedo enseñar— que le puedo decir que

han estado el Lehendakari del Gobierno Vasco, el Diputado General de Alava, he estado yo representando al Gobierno de Navarra y estaban también el Diputado de Obras de la Diputación Foral de Alava y el Presidente de las Juntas de Alava. Habla de hacerlo por deferencia y eso yo creo que se ha hecho siempre. Yo recuerdo que en la legislatura pasada, y supongo que este año que ha estado el Gobierno de progreso se habrá hecho igual, cuando se inauguraba una obra o una empresa en algo que había participado un Consejero anterior se tenía la deferencia de invitarle y, por supuesto, que yo lo haré. Cuando supe que yo iba a ser Consejero llamé al que me ha precedido y después he hablado por teléfono y tengo pendiente una conversación con el señor López Istúriz. Con uno ya he tenido un intercambio y con el otro lo tendré en fechas próximas. Que vayan a las inauguraciones los alcaldes, los ex alcaldes... Mire, cuando yo voy a ver una obra, como puede ser la del otro día de Peralta, se comunica a los ayuntamientos, con independencia de su color. Y cuando viene un alcalde yo no le pregunto de qué partido es. Y no me gustaría caer en lo que algunos alcaldes comentan, y además aquí tenemos uno, que será un recurso que tienen también de decir que los anteriores los han marginado y que eran muy malos. Bueno pues a mí me gustaría no marginar a ninguno. O sea, no diga que aquí los de UPN pueden entrar cuando quieren mientras que los demás tienen que hacer lista de espera. Creo que no es así y, además, el señor Basterra sabe que en los próximos días nos vamos a ver.

Comenta que tendría que hablar de la injusticia a propósito de los ferrocarriles. Creo que ahora que estamos todos hablando de pasar página o que tenemos que mirar hacia el futuro, no me parece que sea el momento de ir al Ministerio de Fomento a hablar de la injusticia. Lo que tenemos que hacer es intentar que no se cometan injusticias en el futuro y para eso sí que vamos a hacer las gestiones oportunas. Esa comisión que me apuntaba antes el Director General. Todas las gestiones que se están haciendo por parte de los técnicos del Departamento y las que podamos hacer.

Respecto a la coordinación del canal de Navarra, lo que sí le puedo decir es que hemos tenido una primera reunión hace dos o tres semanas los departamentos implicados y en esa reunión hablamos de tener una coordinación y luego cada uno que actúe en el ámbito de sus competencias.

Sobre el organigrama, mire, después de la creación de las dos direcciones generales, le puedo decir que me he encontrado un informe realizado durante el año pasado, es decir, durante la época del Gobierno del señor Otano, en el cual se hablaba de la conveniencia de una dirección general de transportes y telecomunicaciones. Y le diré que la

*Dirección General es de Transportes y Telecomunicaciones, que no es sólo de Telecomunicaciones.*

*Desdoblarse el Servicio de Caminos era algo necesario. En estos momentos el Servicio de Caminos tenía ocho secciones con una carga de trabajo muy grande y no era operativo. No va a haber descoordinación ya que el Servicio de Gestión Tecnológica, etcétera, prestará apoyo en el proyecto y en la dirección de las obras y por eso se ha previsto que cuando esté ausente uno de los dos directores le sustituya el otro.*

*Hablaba usted también de que no he citado al Consejo de Transportes, pues me parece que en la página 52 yo he hablado de él. "Paralelamente, se mantendrá un diálogo directo con las asociaciones de transportistas con implantación en la Comunidad Foral de Navarra a fin de que las líneas de esta normativa no sean ajenas a las necesidades del sector, sin olvidar la existencia del Consejo Navarro de Transportes, como foro de debate, reflexión y estudio".*

*Otro tema, de los muchos que me ha comentado, es cómo voy a relacionarme con el Departamento de Medio Ambiente. Pues a nivel de la señora Consejera. Procuraré seguir teniendo unas magníficas relaciones. También comentaba lo de introducir el medio ambiente en las obras públicas. Cuando usted decía que las obras públicas son contrarias al medio ambiente, el señor Vicepresidente de la Comisión decía que efectivamente sí, todas. Entonces, de lo que sí tratamos es de que ese impacto sea el menor posible y para eso también está ese servicio que se ha creado de conservación en el que se va a vigilar y cuidar el medio ambiente desde el Departamento.*

*Sobre las simas lo que yo sé es que hay una partida de sólo doce millones de pesetas y que la protección es llevada por un personal altamente experto.*

*Me recuerda el Director General que la Dirección General es de Transportes y Telecomunicaciones, que no es sólo de Telecomunicaciones. Otras comunidades han potenciado las telecomunicaciones en igual o mayor medida, y es más, el otro día, como les he indicado en la exposición, en esa reunión de directores generales, vimos que en casi todas las comunidades hay un director general de transportes y telecomunicaciones o sólo de telecomunicaciones, o sea, que no es una cosa tan extraña que se haya creado aquí. Además del desarrollo legislativo, se da un servicio horizontal a los departamentos en telefonía, telecontrol, buscapersonas. En el ejercicio del plan director de telecomunicaciones del Gobierno de Navarra se gestiona toda la infraestructura de televisión y radio de la Comunidad Foral. Y de cara al territorio se van a impulsar las medidas del libro blanco para impul-*

*sar las telecomunicaciones en todos los sectores económicos.*

*Eso que decía usted de que las competencias de telecomunicaciones están en la Dirección General de Organización del Departamento de Presidencia, le diré que ahí están los servicios de valor añadido que se soportarán sobre las infraestructuras de telecomunicaciones, que lógicamente son competencias de este Departamento. No sé si me dejó alguna cosa más. Muchas gracias, Presidenta.*

*SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. Corresponde el turno de palabra a la representante de Eusko Alkartasuna, señora Errazti, si es que tiene a bien y le queda algo por preguntar.*

*SRA. ERRAZTI ESNAL: Gracias, Presidenta. En primer lugar, buenas tardes, señor Consejero, señores Directores Generales. La verdad es que ha sido duro, yo también he ido tachando. Creo que no tenemos ni traductores y dentro de poco nos van a apagar hasta la luz.*

*SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): No hable usted en euskera, por si acaso.*

*SRA. ERRAZTI ESNAL: La verdad es que ha conseguido que nos riéramos y en esta Comisión es difícil reírse, porque cuando empiezan a contarnos todo lo de los ejes no sé cuantitos, es muy complicado. Es difícil reírse y, además, es largo y por lo menos a mí me resulta complicado. Desde luego, es mérito suyo el tono amable en el que hemos estado prácticamente toda la tarde. Supongo que será, no sé en qué medida pero yo por lo menos sí le recuerdo de una manera agradable y con aprecio el año que hemos trabajado juntos en la Mesa y Junta, y seguramente eso ha influido a la hora de estar aquí y vernos de otra manera, no como a un consejero tan lejano. Creo que todavía le vemos como a un compañero y eso ha influido. Hay que agradecerle el tono y felicitarle muy sinceramente, aunque ya lo había hecho personalmente, por su nuevo puesto, por su nueva dedicación.*

*Ahora empiezo a comentarle. Voy a eliminar muchas cosas porque sería imposible hablar de todas. Quedará para preguntas, para otras posibles comparecencias, si no, iría en detrimento de la propia información pedida.*

*Hay una apreciación que me gustaría hacer, previa a las preguntas, que, al menos, las localidades de la zona vascofona contempladas por ley se escribieran según la nomenclatura oficial. Es un ruego que le hago al señor Consejero, que se tenga en cuenta para posteriores escritos. Es decir, que los pueblos que aparecen en su amplio dossier, menos los que están en la zona no vascofona —a mí me gustaría que fueran todos los demás, pero*

*entiendo que hoy por hoy no puede ser— pues que se contemple la nomenclatura oficial. Está contemplada en algunos, pero en otros no. Se ve una intención, pero que se haga extensivo a todos. No es más que un comentario.*

*Quería preguntarle sobre el tema de transportes, sobre el plan de carreteras. Quería haber hablado de la interrelación entre lo que es desarrollo y los ejes de comunicación, pero ahora no tendría mucho sentido y no llegaríamos a conclusiones adecuadas en ese contraste de opiniones.*

*Quería también hablarle de la 121 A y B. Quería saber qué prioridad daba su Gobierno, pero ya me ha parecido entender que, estando de acuerdo con los alcaldes de la zona, dan prioridad a la zona que al entender de mi grupo es más lógica, es decir, la que tiene toda la salida de fábricas, toda la zona hacia Behobia. Eso no significa que a la otra no se le den otras salidas necesarias. Pero entendemos que lo grueso de la actuación tiene que ir por ahí y, por lo tanto, estamos de acuerdo en ese punto.*

*Respecto a la ETB, de lo que sí va a estar pendiente mi grupo es de que de la manera más rápida y mejor posible se ultimen los aspectos legales. Para eso vendrá el Presidente próximamente a este Parlamento y también se lo haremos saber. Pero, a modo de reflexiones, da usted una partida para el 97, me gustaría saber qué partida hay, si es que la hay. Habla de las televisiones privadas, es decir, cuánto va a invertir su Departamento y en cuánto tiempo. Hay un informe, efectivamente, como ha citado, en el que las televisiones privadas suponen una inversión de setecientos millones. A ver si su Departamento continúa con ese informe, que es previo, indudablemente, a que usted llegara a la Consejería.*

*Habla de que es posible que el dinero invertido en lo que podría ser adecuar todos los medios técnicos para poder ver la Euskal Telebista podría llegar a ser un dinero perdido, pero le recuerdo, señor Consejero, que del año 66 al año 96 se han invertido en dinero público navarro prácticamente 6.000 millones de pesetas en poder ver las televisiones. Con lo cual, nos podríamos llegar a plantear que todo puede ser dinero perdido, incluso dinero perdido podrían ser los setecientos y pico millones para ver unas cadenas de televisión que son privadas, que dependen de una empresa privada y con unos beneficios absolutamente privados, y, además, sin posibilidad de controlarlas. En el caso de ETB hay que hacer una diferencia, es un ente público y al menos tiene unas posibilidades de control, vía un parlamento, vía un consejo. Indudablemente, estoy hablando del Parlamento de la Comunidad Autónoma. Pero esta vez con una diferencia grande entre lo que es una televisión privada y lo que es una televisión pública, porque, en definitiva, su objetivo es diferente.*

*También en el convenio se aclaran una serie de posiciones con respecto a lo que sería la participación navarra con la ETB o las relaciones que tendrían. Por lo tanto, veo mejores posibilidades de entender o de participar en lo que sería el ente público a una televisión pública que a una televisión privada, que, insisto, es solamente un beneficio privado y para unas empresas absolutamente privadas y en las que no podríamos entrar a controlar absolutamente nada. Además, parece previsible que las televisiones privadas se van a regionalizar de aquí a no mucho tiempo, y entonces ya ni siquiera dependeríamos de una organización central, Navarra dependería de Zaragoza. Con lo cual, esto sería el rizo del rizo.*

*Lo que sí vamos a preguntarle al Presidente, pero también se lo voy a preguntar a usted, es si su Gobierno tiene voluntad política de que los ciudadanos y ciudadanas que queremos ver la ETB tanto en euskera como en castellano lo podamos hacer en las mejores condiciones y a la mayor brevedad. Además, usted nos ha recordado en varias ocasiones lo importante que es el consenso, tener en cuenta a todos los ciudadanos. Bueno, pues también a los que queremos ver esta televisión. Otro día hablaremos de la calidad, pero si hiciéramos contraste de calidad, señor Consejero, llegaríamos a la conclusión de que los programas de ETB son de gran calidad. Igual podrían ser conclusiones subjetivas, pero no me las tome así, hablo en términos generales, no soy la única que piensa así, también técnicos y gente mucho más preparada que yo. No hace falta más que recurrir a los medios de comunicación, a estudios y a publicaciones para ver referencias a esto.*

*Me va a permitir, además, unas reflexiones que también se las haremos al Presidente. Cuando se hicieron los cálculos para ver cuánto podría suponer lo de la ETB y los tan famosos 940 millones —más o menos, lo digo a ojo—, resulta que se hicieron en unas determinadas condiciones, cuando había un proveedor, en las mejores condiciones de calidad, al cien por cien de absolutamente todo. Yo le digo que quizá haya que volver a replantearse ese informe, habría que volver a replantearse esos cálculos, porque, aprovechando lo que hay, podríamos bajar seguramente esa cantidad, además, haciéndolo en fases. Lo que me da miedo es que se utilice el argumento de mil millones de pesetas para que muy poca gente o muy pocos vascoparlantes vean la ETB, y que se vea como una inversión absolutamente innecesaria. Si son 900 para la ETB pero en las mejores condiciones y para el cien por cien de Navarra y, además, con graves problemas geográficos, lo que supone un encarecimiento para llevarla a todos los sitios, le recuerdo que lo que estaba planteado en ese informe para ver Antena 3 y Tele 5, por citarlas, ya pasaban de los sete-*

cientos, con lo cual el agravio comparativo es enorme, si tenemos en cuenta que para ver Antena 3 y Tele 5 el Gobierno de Navarra con anterioridad, yo tengo los datos aquí seguro que su Departamento también los tiene, ha gastado ya cientos de millones.

Le recuerdo que también Navarra tiene en la higa de Monreal dos equipos que se han utilizado por la televisión española, no al cien por cien, y también podrían servir para esto. Por lo tanto, le digo que quizá sus técnicos, que para eso están, tendrían que replantearse todo este tema. Pero lo importante, para eso estamos aquí los políticos hoy, es que no se utilice el argumento de los novecientos y pico millones como algo caro. Sería muy peligroso porque sería un agravio comparativo con la ciudadanía navarra.

Una pregunta que le quiero hacer es con respecto al transporte escolar, qué medidas van a poner ustedes de control, de seguridad. Igual es muy pronto para hacer esta pregunta, pero al menos en un inicio me gustaría que me apuntara cómo va ir y, en todo caso, quedamos emplazados para otro momento. Este es un tema importante y creo que no se nos escapa a ninguno que siempre queda como colgando y la preocupación es enorme aquí y en la calle.

Otro asunto que me gustaría también comentar es en relación con lo que nos hablado de las grandes obras. Se refería usted a que en la obra del túnel de Belate había una desviación del 30 por ciento. ¿Cómo van a eliminar ustedes la desviación en las próximas obras? porque una desviación del 30 por ciento es una barbaridad. Entiendo que no es responsabilidad suya, por supuesto. Como es lógico, las obras públicas no cambian con los Gobiernos, afortunadamente, vienen de antes, pero sí va a ser responsabilidad de su Gobierno controlar o intentar limitar, al menos, o poner en unos límites razonables la desviación y saber qué considera su Departamento razonable. Hay algo en lo que la Cámara de Comptos ha insistido continuamente, y es que cuando se hagan obras, además de saber cuánto nos está costando cada año en los Presupuestos para tener precisamente una idea de cuánto se está gastando, sería bueno que se nos diera información, aparte de la que ya nos ha ofrecido sobre la desviación, etcétera, para que pudiéramos tener una referencia lineal desde el principio. Es decir, como las obras no duran un año, que duran más, desde que empieza qué gasto va teniendo cada año y qué tanto por ciento de la obra o qué proporción de la obra se va haciendo. De esa manera podríamos entender muy bien, yo, si no, me pierdo. Lo ideal sería responder a esa petición continua de la Cámara de Comptos porque favorecería nuestro trabajo y el entendimiento. No creo que sea nada complicado de hacer en su Departamento.

El otro día le pregunté al señor Gurrea y me emplazó a esta Comisión para hablar del tema de la concesión de las licencias para las radios. Desde luego, le estoy hablando para radio en euskara. Le pregunté a ver qué pasaba con las licencias de radios en euskara, pues quedaron pendientes, como saben ustedes, en el Consejo de Estado, antes de las elecciones generales del Estado, unas peticiones por Navarra de licencias, y había licencias para radio en euskara. Se lo pregunté al señor Gurrea y éste anunció que se lo iba a comentar a usted antes de esta comparecencia, pero no me ha parecido entender mí que haya usted nombrado nada al respecto. Me gustaría saber cómo está el tema. Es decir, cómo van a agilizar esto, en el sentido de que sea posible cuanto antes disponer de esa licencia para radio en euskara. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señora Errazti. Tiene la palabra el señor Consejero para su respuesta.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Gracias, señora Presidenta. La señora Errazti ha empezado a hablar del aprecio, que yo creo que es mutuo, con las diferencias ideológicas que son públicas y notorias. Y espero que, después de estos catorce o quince meses que hemos estado juntos, no me vea en ningún momento como un consejero lejano, sino que estemos próximos.

Hablaba usted de que ponga en vascuence los nombres de la zona vascofona. Mire, usted se habrá fijado que en algún momento me costaba leerlo, por eso prefiero leerlo en castellano. Intentaré aprendérmelos y leerlos de corrido.

Sobre la nacional 121, la A y la B, creo que ha quedado claro.

De Euskal Telebista, como ya les he dicho, el próximo día 6 viene el Presidente y él es quien podrá contestarles. Me preguntaba si tenemos voluntad política de que se vea la Euskal Telebista en los dos canales de castellano y vascuence, o en euskara y en erdera. Le puedo decir que yo lo estoy viendo, no sé si de forma legal o cómo, pero se están viendo. ¿Que los programas son mejores? Pues yo creo que sí, pero además es fácil que lo sean, porque los demás programas de todas las televisiones, empezando por la española, son bastante basura. Otra cosa distinta es que de vez en cuando te metan algunas cuñas ideológicas o nacionalistas, algunos mapas y algunas cosas, pero bueno. (RISAS)

Me hablaba usted de las medidas de control y seguridad en el transporte escolar. Hay un plan de inspección que está en marcha en colaboración con el Estado. Me pasa ahora un apunte el Director General de que desde el pasado día 10 está en marcha un plan de inspección del transporte esco-

lar. Se ha establecido una colaboración de actuaciones entre la Guardia Civil y la Policía Foral y se va a tratar de coordinar.

Después habla de las desviaciones. Efectivamente, creo que también en la comparecencia he dicho que se van a seguir produciendo en los próximos meses esas desviaciones en las obras públicas, pero vamos a tratar de que se corrijan de cara al futuro. Trataremos de que esa información que se les envía a ustedes sea lo más exhaustiva y que sus señorías puedan tener una información completa y entendible. Si no es así, ya saben que nos tienen a su disposición.

Después ha preguntado sobre las licencias de radios en euskara. Tengo entendido que próximamente va a salir un reglamento a nivel estatal y que allí estarán las frecuencias que quedan libres. Me apunta el Director General que según nuestras noticias próximamente la Administración Central va a establecer las frecuencias que están disponibles en cada zona. Después de ello, se realizarán las convocatorias correspondientes para las concesiones del servicio de radio. Ahí estarán comprendidas también las de euskara y las de erdera.

Y después me parece que ha preguntado también sobre lo que va a costar la captación de las televisiones privadas. En el Presupuesto del año que viene se consignan 108 millones de pesetas para la adquisición de equipos de emisores de TV, de UHF para el plan de remodelación de la red de televisión y de extensión de la televisión privada en Navarra, que ha sido aprobado por acuerdos, que también he citado antes, de 15 de abril y 3 de junio del 96, que es la ampliación de la cobertura de las televisiones privadas –y aquí me parece que está puesto en euskara– en Aríbe, Arraioz, Arrieta, Belascoáin, Burgui, Ciáurritz, Desojo, Esparza de Salazar, Eugi, Garde, Gastiáin, Goizueta, Ilurdotz, Irotz, Lapoblación, Latasa, Luzaide-Valcarlos, Mezkiritz, Oronoz-Mugairi, Oroz-Betelu, Saldías, Uharte-Arakil, Ujué, Valle de Araitz, Valle de Goñi, Zubieta y Zubiri.

Y para la extensión de la TV privada en Navarra, teledistribuciones, se consignan 111 millones de pesetas destinadas a la construcción de las instalaciones de redes de televisión por cable, aprobadas en el plan de remodelación de la red de televisión y de extensión de la televisión privada en Navarra, aprobado por los acuerdos antes citados. Implantación de redes de teledistribución plurianual 1196-1997 –y me parece que esto lo he citado antes también–, Ezcároz, Garralda, Guembe, Jaurrieta, Lezáun, Olleta, Sarasíbar, Uitz, Vidángoz, Zilbeti y Gainekoleta –Luzaide-Valcarlos–. Subsidiariamente, si la partida lo permite en su desarrollo presupuestario, sería la construcción de las teledistribuciones de Uztarroz, 11 millones y pico de pesetas; Oderitz, 9.700.000; Aristregui, 10

millones; y Garcirain 10.700.000. Localidades que no disfrutaban de un nivel de calidad de señales de TV suficiente y no están incluidas en el plan de remodelación de la red de televisión y de extensión de la televisión privada en Navarra.

Y no sé si había alguna cosa más. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. Hemos dado por finalizada esta primera rueda de preguntas y de respuestas. ¿Algún Parlamentario tiene alguna cuestión más que preguntar? Señor Larráyo.

SR. LARRAYOZ LEZAUN: Gracias, señora Presidenta. Voy a ser absolutamente breve. Respecto de la posible remodelación del antiguo Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, que la denominación sigue siendo la misma, efectivamente había un estudio para crear una nueva dirección general siempre y cuando se integrasen en ese Departamento todas las competencias que al respecto tiene el actual Departamento de Presidencia, que se configuran en orden a la Dirección General de Organización y Sistemas.

Respecto de la Sección de Protección Ambiental, que no es nueva, que ya existe desde hace muchos años en el Departamento; respecto de la relación de su Departamento con el Departamento de Medio Ambiente, me refiero a la tramitación de expedientes en los que tiene que intervenir el Ministerio de Medio Ambiente por sus propias competencias, porque, como saben ustedes, hay temas entrecruzados.

Le he solicitado que, en aras a la transparencia de las adjudicaciones, incorporase un aumento de publicidad a las obras a realizar, porque por más publicidad que se haga no va a ser malo. Después también le he comentado que manifieste su voluntad de vincular su decisión en cuanto a la adjudicación de las obras al dictamen y a la opinión, en definitiva, de la Junta de Contratación, si no vincularse siempre, que no se trata de eso, de manifestar su voluntad al respecto de aceptar de forma mayoritaria, generalizada, etcétera.

No se puede crear una dirección general porque en otros sitios hay. Las direcciones generales y las estructuras están relacionadas con el territorio, con la población a la cual sirven. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Larráyo. Señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Agradezco todos los consejos que me da el señor Larráyo y trataré de ponerlos en práctica. Yo le diría que dejemos al Ministerio del Interior y al Ministerio de Medio Ambiente con el

señor Oreja y la señora Tocino y centrémonos en el tema de Navarra. Y aquí las relaciones son buenas en todo momento con estos Departamentos.

Señor Larráyo, yo le he dicho, y creo que en el Decreto de estructura del Departamento está claro, cuáles son las competencias que tienen las dos direcciones generales. Aquí no se ha creado una dirección general porque en otras comunidades autónomas así exista, sino porque hemos considerado oportuno dar un impulso y no sólo eso, sino descargar y tener dos directores generales, de tal forma que uno se dedique única y exclusivamente a las obras públicas y otro sea el que impulse y ponga en marcha todo el reto que tenemos en esta revolución tecnológica y de telecomunicaciones en la que vivimos para que Navarra no se quede atrás. En mi exposición, que ha sido larga, prolija y todo lo que usted quiera, creo que se han explicado esas competencias. Quizá usted no está de acuerdo. Nosotros lo hemos considerado así, y es que además, como ya le he dicho en la réplica anterior, me he visto gratamente sorprendido por un informe del Gobierno cuyo Consejero de Obras Públicas era alguno de sus compañeros de partido, no sé cuál de ellos porque no sé en qué fecha se hizo, en el cual ya se hablaba de que sería conveniente elevar a rango de dirección general el tema de las telecomunicaciones.

Habla de transparencia. Pues vamos a tenerla. ¿Que hay que dar más publicidad?, pues hay que hacer las cosas bien, con objetividad y con unos criterios claros, que es lo que vamos a hacer, y luego, por supuesto, daremos toda la publicidad porque no tendremos nada que ocultar.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Gracias, señor Consejero. Señora Errazti.

SRA. ERRAZTI ESNAL: Gracias, Presidenta. No es más que un minuto. Yo me he debido de explicar muy mal, Consejero. Desde luego, no pretendía de ninguna manera decir que usted ha leído mejor o peor. Si lo he hecho así, lo siento; no me permitiría decirle cómo lee usted, me parecería una

descortesía, en todo caso, se lo diría en la puerta. Lo que yo le quería decir es que se utilice la nomenclatura oficial con las localidades. Luego cada uno que lo lea de una manera, por ejemplo, Alsasua es Altsasu; Olazagutía es Olazti; Ziordia es con zeta. A partir de la página once en adelante hay varias. Bera es con be. No me hubiera permitido un comentario de otro tipo, señor Consejero. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Gracias, señora Errazti. Señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Yo reconozco públicamente que me cuesta. A lo mejor ha habido un exceso de celo por nuestra parte de facilitarles a ustedes una copia del documento que yo he leído. Ya que estamos terminando y en plan jocoso comentaré que el otro día el Presidente del Gobierno, en la entrega del premio que le dieron a don Alvaro D'Ors en la Universidad de Navarra, leyó un párrafo en vascuence con acento de Corella, como es lógico, y además él lo reconoció y dijo que lo habían acentuado donde procedía. Es lógico, porque yo de euskera no sé más que cuatro palabras, aunque me encantaría, y la señora Errazti lo sabe, poder hablar en vascuence aunque sólo fuera para poderles rebatir en vascuence.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. Una vez concluidas las intervenciones de los grupos parlamentarios y respondidas por parte del señor Consejero, no me queda más que agradecer a todos ustedes su presencia aquí esta tarde, y en especial al señor Consejero y a sus dos Directores Generales, que tan amablemente han atendido a nuestras preguntas. Buenas noches, muchas gracias, se levanta la sesión.

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 20 HORAS Y 35 MINUTOS.)