



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

IV Legislatura

Pamplona, 12 de junio de 1997

NUM. 8

COMISION DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D^a M^a ASUNCION APESTEGUIA JAURRIETA

SESION CELEBRADA EL DIA 12 DE JUNIO DE 1997

ORDEN DEL DIA

- Debate y votación de la moción presentada por el Sr. Landa Marco, por la que se insta al Gobierno de Navarra al desdoblamiento de la carretera N-232, desde Cas-tejón a Cortes.
-

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 35 minutos.

Debate y votación de la moción presentada por el Sr. Landa Marco, por la que se insta al Gobierno de Navarra al desdoblamiento de la carretera N-232, desde Castejón a Cortes.

Abre la sesión la Presidenta, señora Apesteguía Jaurrieta, que cede la palabra al solicitante de la comparecencia, señor Landa Marco (Pág. 2).

El señor García Adanero (G.P. «Unión del Pueblo Navarro») interviene para defender la enmienda presentada por su grupo (Pág. 4).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 5 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 14 minutos.

En el turno a favor de la moción interviene el señor Larráyoiz Lezáun (G.P. «Convergencia de Demócratas de Navarra»); en el turno en contra, el señor Platero Alda (G.P. «Socialistas del Parlamento de Navarra»); réplica del señor Landa Marco (Pág. 5).

Se suspende la sesión a las 17 horas y 40 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 45 minutos.

Se procede a la votación de la moción, que se rechaza por 5 votos a favor, 7 en contra y ninguna abstención (Pág. 9).

Se levanta la sesión a las 17 horas y 47 minutos.

(COMIENZA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 35 MINUTOS.)

Debate y votación de la moción presentada por el Sr. Landa Marco, por la que se insta al Gobierno de Navarra al desdoblamiento de la carretera N-232, desde Castejón a Cortes.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Buenas tardes, señorías. Damos comienzo a la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras con un único punto en el orden del día, que es el debate y votación de la moción presentada por el señor Landa Marco, por la que se insta al Gobierno de Navarra al desdoblamiento de la carretera N-232, desde Castejón a Cortes. Se ha presentado una enmienda por parte de UPN, de la que daremos copia a los señores Parlamentarios. Suspendemos la sesión durante unos minutos para repartir las copias.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 16 HORAS Y 36 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 40 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Reanudamos la sesión. Tiene la palabra el señor Landa para defender su moción.*

SR. LANDA MARCO: *Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. Iniciamos la defensa de la moción que hemos planteado lamentando que no pueda darles los últimos datos, a pesar de haberlo previsto con tiempo suficiente, porque el Gobierno, incumpliendo una vez más, tengo que*

decir, los plazos para las contestaciones de las preguntas por escrito, no ha contestado a una pregunta que le realizaba con fecha 15 de mayo, en la que trataba de poner en conocimiento de esta Comisión oficialmente lo que extraoficialmente conocemos referente al incremento constante de tráfico que se ha producido en la carretera nacional 232, al incremento de accidentes con muertos y con heridos de gravedad que también han ido en esa misma relación, y que lleva a que en estos momentos extraoficialmente el Consejero, por lo menos, se haya permitido señalar que en esa carretera en estos momentos hay tramos que soportan ya una intensidad de tráfico de más de 13.000 vehículos por día.

Lo que se le planteaba en esa pregunta, y que pretendíamos haberlo puesto hoy en conocimiento de esta Comisión, era qué intensidad media tiene la carretera N-232 medida en tráfico total y desglosada en tráfico pesado y resto, durante los años 93, 94, 95 y 96, para que hubiéramos podido ver la progresión, cómo ha pasado de los 9.000 vehículos que se medían en intensidad media en el año 90 aproximadamente, a los más de 13.000 medidos en el año 96. De la misma manera se planteaba que nos contestase en relación con los puntos negros reconocidos en el citado tramo de carretera para el mismo periodo, los años 93-96 ambos inclusive, y el número de accidentes ocurridos en el citado tramo de carretera como expresión del número de muertos, de heridos graves, y todo ello también referido a ese mismo plazo, para que hubiéramos podido ver y ustedes hubieran podido valorar también cuál es el grado de necesidad de corregir esa situación que cada vez va creando mayores dificultades en el tráfico de la carretera N-232. Como les

decía, esto no lo podemos ver hoy aquí, porque, a pesar de estar hecha la pregunta el día 15 de mayo, el Gobierno todavía no ha considerado oportuno contestar.

La historia de las vicisitudes por las que ha atravesado esta cuestión, las peticiones referentes a esta carretera vienen de bastante atrás, desde finales del 92, y me consta que hubo alguna iniciativa también anterior, según constancia de este Parlamento al menos, cuando extraoficialmente le planteaba al entonces Consejero de Obras Públicas qué intenciones había al respecto del posible desdoblamiento de la carretera N-232, pasando por las bastantes preguntas sobre cuándo se iban a acometer las obras y pasando por la negociación que nuestro grupo realizó con los grupos que formaron el Gobierno tripartito, cuando se confeccionó el programa y donde introdujimos, y lo hicimos nosotros con la aquiescencia, evidentemente, de los otros tres grupos con los que discutimos el programa de gobierno, que el eje de Castejón-Tudela-Cortes constara en el programa del tripartito como una de las vías importantes para realizar.

Igualmente, en lo que fue la negociación de los presupuestos para el año 96, nuestro grupo introdujo una enmienda de cien millones de pesetas cuyo fin concreto era que en octubre de ese año empezasen las obras de desdoblamiento de la carretera N-232 a su paso por Tudela, puesto que la expropiación de terrenos ya estaba producida y no había ninguna dificultad de diseño de trayecto, ya que cuando se realizó la variante se había tenido la consideración de dejar la infraestructura de puentes prevista para el momento en que llegase la necesidad de ese desdoblamiento.

Por lo tanto, ése era el compromiso que en el año 97 se pondría la financiación necesaria, se acabaría lo que era el desdoblamiento de la variante de Tudela y, posteriormente y paralelamente, se iría produciendo la necesaria expropiación de los terrenos, sobre todo en lo que afecta a la fase tercera, tal y como estaba considerado que era Tudela-Cortes, porque era la que tenía mayores dificultades de diseño de tránsito, puesto que había que separarse de lo que es el trayecto de la carretera actual por encajonamiento de la misma y que por algunas obras que se habían diseñado en esa carretera no permitía mantener el mismo trayecto.

Por lo tanto, estaba previsto que a lo largo de esta legislatura, al final del 99, esta carretera estuviese desdoblada con un presupuesto en torno a los 8.500 millones de pesetas, que, evidentemente, sería incrementado, porque se habla de pesetas constantes de finales del 95, con las desviaciones correspondientes y con los costes de las expropiaciones a que hubiera lugar.

Esa era la situación, y de ahí se pasó a que en los Presupuestos de este mismo año 97 nuestro grupo volviera a plantear un incremento de 1.000 millones de pesetas para acometer parte de las obras de este desdoblamiento. La argumentación que en ese momento se nos hizo por parte creo que de quien defendió este tema en los Presupuestos fue que eso iba a ser recogido en el acuerdo presupuestario que habían realizado el Partido Socialista y Unión del Pueblo Navarro. Se dijo que no era necesario ese incremento y tanto es así que posteriormente, y esto nos daba una cierta tranquilidad de que, efectivamente, iba a ser así, el portavoz de la Gestora en esos momentos, Juan José Lizarbe, en una rueda de prensa que hacía en Tudela manifestaba que el Gobierno estaba comprometido a desarrollar el desdoblamiento de la N-232 y que, por tanto, ése había sido uno de los motivos para no apoyar la enmienda que habíamos planteado; y tanto es así, y ése debe ser el convencimiento, por lo menos, de Juan José Lizarbe, cuando en mayo de este mismo año, hace escasamente un mes en Tudela Lizarbe exigía al Gobierno que cumpliera con el acuerdo, que cumpliera el Presupuesto pactado. Acusaba a UPN de no cumplir con lo pactado, porque salía al paso de las declaraciones que había hecho el Consejero de Obras Públicas en una visita a Tudela, y salía al paso precisamente de esas declaraciones diciéndole y llamándole a que cumpliera con lo pactado. Lo cual seguía dando a nuestro grupo una cierta tranquilidad de pensar que efectivamente hay un acuerdo que, de alguna manera, se tendrá que cumplir.

Esto, desde luego, no casa en absoluto con lo que ha sido la voluntad manifestada por parte del Consejero de Obras Públicas del Gobierno de Navarra, de Unión del Pueblo Navarro, que, evidentemente, ha manifestado en poco tiempo, en dos ocasiones, que no se va a proceder a desdoblar la N-232, que la solución que estima conveniente es una negociación con el Ministerio de Fomento para rebajar los peajes de la autopista A-68 y que, de alguna manera, la saturación que la N-232 tiene en todo el tramo de recorrido que pasa por Navarra y, evidentemente, posteriormente también, pues que se aligeraría porque parte de ese tráfico se desviaría por la autopista.

Esto parece ser que es lo que plantea aquí en esta enmienda Unión del Pueblo Navarro más o menos en los mismos términos. Yo les tengo que decir que se olvidan de una cuestión, desde luego, importante, que es que una parte importante del tránsito que desde Cortes a Castejón se produce por la N-232 es de vehículos pesados, alrededor de un 40 por ciento, pero hay otra parte importante, que es de tránsito de desplazamientos de la Ribera tanto de Cortes a Tudela, como de los pueblos como Buñuel, Ribaforada que se tienen que despla-

zar a Tudela y lo mismo en el sentido de Castejón a Tudela, y que hay un tráfico importante que se ha incrementado con la puesta en funcionamiento de la empresa Guardians, un tráfico pesado que ha sido incrementado y que tiene su destino y su salida precisamente en un punto de la carretera N-232, que, evidentemente, tampoco puede ser corregido con ningún otro tipo de planteamiento.

En la defensa que hacía cuando planteaba la enmienda en los Presupuestos de este año ya les decía algo de esto. Y es que, además, la situación industrial, tal y como camina en el sentido de que el llamado just in time tiende a plantear que en torno a los grandes centros de producción es posible producir y acompañar la producción auxiliar con polígonos más o menos cercanos, que posibiliten que en un tiempo concreto y determinado esa producción esté al pie de la cadena. Les decía y les recordaba cómo, en el caso concreto de Volkswagen, había una empresa en Tudela, Dinamit Nobel, que estaba produciendo y estaba trabajando en ese just in time con unos resultados francamente interesantes. Les decía que tenían un problema añadido, evidentemente, y es el sobrecoste de la autopista, pues estamos hablando además de una de las autopistas más caras de España, tanto en el tramo de la A-68 como en el tramo de la A-15 de Navarra.

Por tanto, además de tener ese inconveniente del sobrecoste, tenía también el problema de que el tramo precisamente de la N-232 es un tramo absolutamente saturado, que es el tramo de Tudela a Castejón. En una primera contestación, en octubre del 94, el Consejero de Obras Públicas señalaba todas las ratios que se miden a la hora de plantear cuándo una vía debe desdoblarse. Además de decir entonces que por encima de los 10.000 vehículos por día es uno de los indicadores para proceder al desdoblamiento, decía y hablaba de la velocidad y tiempo de recorrido del tramo que sea, de las interrupciones de tráfico que provoca, de la libertad de maniobra o no que se produce, de la seguridad que se produce en el tramo, de la comodidad en la conducción que afecta a ese tramo. Pues yo les tengo que decir que todas estas ratios que entonces se fijaban, si las tuvieran en cuenta mínimamente en serio, les llevarían a decir que es absolutamente urgente producir el desdoblamiento en ese tramo, porque absolutamente todos tendrían una respuesta muy negativa con relación al tramo del que estamos hablando.

Por tanto, señalamos que evidentemente la necesidad de proceder al desdoblamiento de la N-232. Es una urgencia para la Ribera. No entendemos que en estos momentos ni siquiera se incluya en ese flamante Plan de Carreteras, que no es que lo hayamos conocido oficialmente, solamente a través de los medios de comunicación, lo que se ha publicado; ni siquiera se ha tenido en cuenta entre

las prioridades del Departamento de Obras Públicas. Desde luego, esto nos ha llevado a la necesidad de plantear esta moción, para que al menos cada cual pueda expresar con conocimiento suficiente de causa qué es lo que opina al respecto y expresar con su voto cuál es la voluntad política de los distintos grupos, que en unos casos se cumpla lo que parece que fueron compromisos claros y evidentes, demandados públicamente a través de la prensa, por una persona que en su día estuvo en la negociación correspondiente, y, por otro lado, para que también desde el grupo de Unión de Pueblo Navarro vean que no tiene absolutamente ningún sentido la enmienda que plantean a la moción que nosotros en estos momentos estamos defendiendo. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Landa. Como ya les he comentado al comienzo de la sesión, se ha presentado una enmienda por parte de Unión del Pueblo Navarro, y para su defensa tiene la palabra su portavoz, señor García Adanero.

SR. GARCIA ADANERO: Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señorías. Nuestro grupo ha presentado esta enmienda porque entiende que antes de poder llevar a cabo cualquier desdoblamiento o cualquier actuación en la N-232, primero, como decía al final de su intervención el señor Landa, creemos que es necesario ver si se pueden tomar otras medidas alternativas. La principal para nuestro grupo sería el rebaje de la tarifa de la autopista, y si se da ese rebaje ver si esa carretera tiene menos tráfico. Y hablamos con datos. Viendo los aforos del año 95, porque creo que son los últimos datos oficiales conocidos, por la N-232 a su paso por Tudela, de la Comunidad de Aragón a la Comunidad de Navarra, había 11.250 vehículos por día, y por la autopista 5.600. Se da la paradoja de que de la autopista Lérida-Zaragoza el aforo es inverso, es decir, por la autopista van 10.700 vehículos y por carretera van 6.000. Esto, en principio, creemos que llama la atención y se puede deber en parte a que, si se calcula el precio del kilómetro de autopista para camiones, resulta que en la autopista Zaragoza-Tudela viene a ser aproximadamente unas diez pesetas más caro el kilómetro que en la autopista Lérida-Zaragoza.

Por eso creemos que hay que tomar medidas de ese calibre antes de llevar a cabo un desdoblamiento con lo que eso supone. Y me parece muy bien que el señor Landa presente una moción típicamente política e incluso oportunista, y que desde un punto de responsabilidad podríamos votar cualquier grupo, pero aquí al final lo que estamos pidiendo es que se desdoble la carretera. Si tenemos una autopista, hagamos una autovía, si eso es lo más normal en cualquier país europeo. Me parece que con 16.000 vehículos en España en muy

pocos casos se ha dado o en ninguno, y dudo mucho que en cualquier otro punto de Europa.

El señor Landa dice que esta carretera cuesta 8.500 millones. Yo no sé si el tripartito compraba en rebajas, señor Landa, porque esto no cuesta 8.500 millones. Si usted pregunta a cualquier ingeniero, que no hace falta que lleve 25 años en la carrera profesional, sino a cualquiera recién salido de la facultad, le dirá que no cuesta menos de 15.000 millones. Y con la experiencia que tenemos de las obras públicas en Navarra, pues costará 15.000 más el equis que le queramos poner.

Por lo tanto, creo que hay que ser más serios y rigurosos cuando hablamos de infraestructuras. Porque, claro, usted habla del detrimento que tiene la zona industrial, pero hay otras zonas de Navarra. 15.000 millones es el presupuesto de Obras Públicas para un año, y ¿qué hacemos con la variante de Estella?, ¿y con la de Olagüe? Es que, señor Landa, lo que no se puede hacer si tenemos una autopista es una autovía paralela. Hombre, por favor, es que hay otras zonas de Navarra que no están así, es que no sé cómo se puede venir así... Además, se queda tan contento, pero a mí me parece increíble.

En todo caso, veamos primero otras medidas alternativas. Otra cosa es la variante de Tudela, ésa sí puede ser más necesaria, y esperemos un poco que pase el tiempo a ver si da resultados. Pero no, gastemos 15.000 millones, que para eso está el Gobierno. Dice que el Gobierno se había comprometido. Yo lo dudo mucho. Desde luego, en este pacto presupuestario el Gobierno como mucho tendría un compromiso de elaborar un plan de carreteras y, entre otras cosas, ver ésa, pero dudo que mucho más que eso.

Por eso creemos que hay que tomar medidas alternativas pues en los tiempos que corren no podemos permitirnos el lujo, sin probar otras cosas, de desdoblarse esa carretera en su totalidad. Aparte de que también se dice que luego el Gobierno central procederá a desdoblarse el tramo comprendido entre las otras dos partes de las Comunidades de La Rioja y Aragón, hay que tener en cuenta que el Gobierno de la nación creo que hasta más allá del año 2007 no piensa desdoblarse esas carreteras, porque ya tienen su plan de infraestructuras en el cual no está incluido esto, con lo cual, yo creo que será difícil, aunque se podría intentar. Por lo dicho, y pensando que hay que buscar medios alternativos antes que gastar el dinero, porque creemos que no tenemos recursos como para poder estar gastando miles de millones de esa manera, hemos presentado esta enmienda. Gracias, señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor García Adanero. Dare-

mos un turno a favor y otro en contra de la moción. ¿Qué grupos quieren intervenir a favor?

SR. LARRAYOZ LEZAUN: Señora Presidenta, le rogaría cinco minutos de descanso, si es posible.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Perfecto. Procedemos a suspender la sesión durante cinco minutos.

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 17 HORAS Y 5 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 14 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Se reanuda la sesión. ¿Grupos Parlamentarios que quieran intervenir en el turno a favor? Señor Larrayoz, cuando quiera.

SR. LARRAYOZ LEZAUN: Señora Presidenta, señorías, buenas tardes. Me voy a ver obligado, tal vez por falta de imaginación o por otros motivos, a repetir en parte los argumentos que acaba de exponer el portavoz de Izquierda Unida.

En primer lugar, doy casi por dicho –aunque lo voy a repetir, lo doy por dicho– que la carretera que nos ocupa esta tarde era una de las obras que estaba prevista en el pacto del anterior Gobierno de Navarra. Convergencia suscribió ese pacto pensando que era bueno, que era oportuno e interesante, y lo que pensábamos hace un año seguimos pensando actualmente. Si entonces pensábamos que lo debíamos cumplir, seguimos pensando que debe cumplirse. Por eso los pactos y los compromisos son importantes para nosotros.

Podíamos decir que ésta es una carretera transversal para Navarra, porque atraviesa pocos kilómetros, pero esto en absoluto es un aspecto negativo para el proyecto que se pretende. Además, quedan directamente afectadas Aragón, La Rioja y Castilla. Entendemos que esos pocos kilómetros no tienen que ser un inconveniente para realizar este desembolso importante. Tenemos que ser solidarios con el tráfico intercomunitario, lo mismo que otras comunidades autónomas, me imagino, dirán respecto de Navarra. Si hay que hacer un gasto, para eso están los Presupuestos. Habrá que hacer previsiones y establecer las prioridades adecuadas, porque la verdad es que el tráfico que soporta es importante y fundamental para el desarrollo socioeconómico de la zona y de las zonas circundantes. Al fin y cabo, todos somos personas y todos tenemos similares derechos y obligaciones.

Esta solución de desdoblamiento de la carretera es una solución coherente para dar el servicio a toda esa zona tan importante, no sólo para Navarra, pero también para Navarra, por supuesto.

Indudablemente, por estos motivos, habrá que hacer llámese convenios, pactos, negociaciones, conversaciones o relaciones, como ustedes quieran, con el Ministerio de Fomento, con las comunidades autónomas, según el nivel de competencias en cada caso. Evidentemente, no vamos a hacer esa obra en Navarra, una carretera propia del comienzo del siglo XXI, y a la entrada y salida nos vamos a encontrar con dos carreteras absolutamente impropios del lugar. Eso entra dentro de las relaciones institucionales entre los diferentes gobiernos. Además, aprovechando que el Gobierno de Navarra y el Gobierno español son del mismo partido, indudablemente, esta relación será mucho más fácil y el desdoblamiento se producirá con las mismas prioridades y celeridades, incluso que se altere el Plan Nacional de Carreteras para que se produzca este desdoblamiento a ambos lados.

La solución de modificar el trazado actual de la autopista para que absorba parte del tráfico que va por la carretera, una solución parecida a la variante de Tafalla, primero es muy cara. Además, en este caso, yo creo –no tengo ahora muy presente el mapa de la zona– que quedan afectadas dos autopistas, la A-15 y la A-68, que son a su vez con diferentes concesionarias, y eso supondrá una complicación añadida. Y el flujo de tráfico por las autopistas y por las carreteras en España y en Navarra es diferente. Hay diferentes tipos de vehículos, unos usan la carretera prioritariamente, otros usan la autopista por convenio que existan; son diferentes tipos de tráfico. Y la verdad es que dentro de la Ribera de Navarra se ha creado un tráfico que, aunque estrictamente sea interurbano, es prácticamente de un continuo urbano entre todos los pueblos que están a ambos lados de la carretera N-232, o a pequeña distancia de esta carretera.

Si el Plan de Carreteras hubiese estado en otra fase diferente de la que está, que además para enterarse de en qué fase se encuentra hay que leer el periódico, podría hablarse de otra manera. ¿Qué pasa con este Plan de Carreteras? Que, evidentemente, se está retrasando, no sabemos hasta cuándo se va a retrasar, y por ese retraso van surgiendo problemas. Cuanto más se retrasan las cosas, más apremiantes resultan las soluciones, porque mientras no se atajan los problemas, su gravedad va avanzando. ¿Qué ha pasado? Que el trozo de la N-232 conforme va pasando el tiempo se va haciendo urgente.

Exactamente a diferencia de 180 grados, como suele ser lo normal, del planteamiento que ha hecho Unión del Pueblo Navarro, no estamos ante una solución política, sino puramente técnica. La solución diaria que hay que hacer deviene del flujo que se está produciendo. Si se hubiese contestado a las preguntas que ha aludido antes el portavoz de Izquierda Unida y hubiese habido razones de

carácter técnico para no hacer este desdoblamiento, evidentemente que se habrían esgrimido; pero no existen razones de carácter técnico. Aquí hay unos flujos y hay que dar solución a este tramo con base en el desdoblamiento, con base en un proyecto que mida muy bien los recursos, el dinero que hay que gastar, pero que sea digno y que suponga la solución al desarrollo socio-económico de la zona.

Por hacer una referencia a la enmienda que ha presentado Unión del Pueblo Navarro, diré que antes de tomar cualquier decisión, evidentemente, hay que estudiarla y ver si hay alternativa, pero ésa es una cuestión de pura prudencia a todos los niveles.

En cuanto a la comparación que ha hecho con la autopista que va por Lérida, vamos a tener en cuenta el tráfico que atraviesa por Lérida, vamos a ver cuál es la proporción de ese tráfico, y la dirección es de la frontera con Francia a Madrid, porque cuando llegas a Zaragoza la autopista se abre en dos: una, que se lleva casi todo el tráfico, que va a Madrid, y otra que viene hacia Logroño o hacia Pamplona.

Ha dicho que no hay dinero. Pues en el Presupuesto hay dinero. Hay que hacer unas previsiones, establecer unas prioridades y actuar en la forma que sea lo más equitativa posible. Pero es que, además, ahí incurre en una contradicción, porque primero dice que no hay dinero y en la moción que presenta dice: vamos a hacer unos estudios previos de alternativas y, si no sirve ese arreglo, entonces haremos el desdoblamiento. Luego hay dinero. Entendemos que es incoherente.

Si la moción contuviese unos plazos y unos compromisos, pues adelante. Pero como de lo que se trata es de echar balones fuera y que parezca que haces algo pero no hacer nada, probablemente porque el grado de compromisos adquiridos es tan grande que están agotadas las consignaciones presupuestarias, realmente no hay dinero para hacer proyectos que se consideran prioritarios, como es el que nos ocupa. Muchas gracias, señora Presidenta.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Larráyo. En turno en contra, tiene la palabra el señor Platero.*

SR. PLATERO ALDA: *Muchas gracias, señora Presidenta. Si bien nos vamos a oponer a la moción presentada por Izquierda Unida, esto no quiere decir que nos oponemos al desdoblamiento de la carretera N-232, siempre y cuando, y al hilo de la última intervención del portavoz del CDN, existan criterios técnicos que avalen la necesidad del desdoblamiento de la N-232.*

Por las investigaciones y los estudios que me ha tocado a mí hacer, precisamente de carácter técnico –no voy a ser tan chulo de hablar de carácter técnico, sino de entrevistas y preguntas que he

hecho a técnicos en la materia y a personas que han hecho lo que era el diseño del Plan Director de Carreteras desde hace ya bastantes años al Plan Director de Carreteras que se va a presentar dentro de pocas fechas-, todos los técnicos coinciden en que sería un error el desdoblamiento de la N-232, a pesar de que entienden que lo que sí hay que hacer es el desdoblamiento de la variante de Tudela y, en su caso, el desdoblamiento de la unión de las grandes carreteras con las grandes conurbaciones, por ejemplo la de Pamplona, o como las de Madrid, que admiten un tráfico de cien mil vehículos diarios y ahora se va a empezar a hacer el desdoblamiento de la entrada a Madrid.

Vamos a ver ahora técnicamente cuál es el volumen de vehículos, los IMD que hay en Navarra en la actualidad. En primer lugar, vamos a tener dentro de poco el Plan Director de Carreteras, y todos nosotros vamos a tener la posibilidad de estudiarlo, analizarlo, hacer nuevas aportaciones y procurar el desarrollo integral de Navarra, que ya lo hablamos en esta Comisión de Obras Públicas al principio de la legislatura, y es lo que va a pretender el Plan Director de Carreteras. Efectivamente, si el desdoblamiento de la N-232 técnicamente es necesario, habrá que estudiar que el desdoblamiento tenga que entrar en el Plan Director de Carreteras Pero, repito, -y al hilo de lo que ha dicho el portavoz del CDN- si técnicamente es viable.

En segundo lugar, a nivel nacional, en el Plan Director de Infraestructuras del Estado, en el horizonte del 2007 -tengan en cuenta que el Plan Director de Carreteras de Navarra tiene el horizonte del 2005-, se considera ya la A-68 como autopista consolidada, mientras que la N-232 se sigue considerando como carretera, es decir, no se desdobra ni se va a desdoblar por ahora en el Plan de Carreteras del Estado. Tampoco la de la zona de La Rioja ni la de Aragón. Así pues, quedaría la de Navarra sin entroncarse dentro de las otras autonómicas. Muy bien ha dicho usted que había que trabajar con el Estado para que se procediera al desdoblamiento de las otras dos. Ojalá fuera así. En definitiva, no se va a desdoblar la N-232 ni en La Rioja ni en Aragón.

En cuanto a los IMD, es decir, al tráfico diario, la A-68, como ha dicho el portavoz de UPN, soporta un tráfico de 5.600 vehículos diarios, mientras la N-232 soporta 11.250. Técnicamente hablando, lo que habría que hacer en primer lugar sería un estudio para que no ocurra lo que no está ocurriendo en ninguna autopista española, es decir, las autopistas españolas soportan un tráfico mucho mayor que las carreteras que circulan paralelas a la autopista. El caso de Navarra es único, pues el tráfico por autopista en Navarra es menor, casi la mitad, que el tráfico por la carretera paralela, la N-232. ¿Cuál es la razón? ¿Es el peaje? Efectiva-

mente, habrá que corregirlo, estudiarlo técnicamente. Y construir dos autopistas paralelas, desde luego, ni económica ni técnicamente es rentable. Ahora, vuelvo a decirlo, si técnicamente es necesario el desdoblamiento de la N-232, que se haga.

Tengamos en cuenta que una autopista soporta o debe soportar 30.000 vehículos diarios; una carretera como la N-232, 15.000. Sumando las dos serían 45.000 los vehículos que pueden soportar hoy en día dos carreteras que en la actualidad soportan 16.000 vehículos diarios. Si construimos dos autovías, vamos a crear una infraestructura que, supuestamente, va a soportar 60.000 vehículos diarios. Ni económicamente se entiende, ni a nivel de las infraestructuras y del desarrollo integral de Navarra pudiera entenderse.

En definitiva, nosotros lo que proponemos es -y aquí sí que vamos a dar plazos- que, hasta que analicemos el Plan Director de Carreteras de Navarra, por parte del Gobierno de Navarra se estudie la viabilidad del uso de la autopista de Navarra y de la N-232, y, si técnicamente es necesario el desdoblamiento, que se tenga en cuenta dentro del desarrollo del Plan Director de Carreteras. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Platero. Agotados los turnos a favor y en contra de la moción, señor Landa, tiene un turno de réplica.

SR. LANDA MARCO: Gracias, señora Presidenta. En primer lugar, al señor Adanero, que calificaba la moción de oportunista, le tengo que decir que me parece un oportunismo excesivamente largo en el tiempo. Si le he dicho desde el principio que estamos detrás de este tema desde el año 92, que incluso consejeros de su propio partido político, consejeros de Obras Públicas de UPN, cuando en el 93 en una de las contestaciones que daban no descartaban el desdoblamiento hasta el límite con La Rioja en dirección a Alfaro o con Zaragoza en dirección a Cortes -puede usted verlo en el Boletín número 20, de abril del 93-, evidentemente es claro que, en todo caso, tiene un sentido de oportunismo la enmienda que plantea hoy su grupo. Eso sí que es oportunismo: pretende una lavada de cara en torno a poder señalar y argumentar posteriormente donde les convenga -evidentemente, donde les conviene argumentar después es en la Ribera- que es innecesario el desdoblamiento, porque ustedes están planteando ya una alternativa que pasa por que se rebaje el peaje de la autopista, cuando debieran saber que en absoluto es una solución.

Creo que hemos tenido una reciente expresión clara de que los camioneros no están dispuestos a incrementar sus costes ni cinco pesetas, y nos pudieron dar una muestra cuando la huelga del transporte. Haría falta un rebaje de peaje tal que

yo lo descarto, porque no va a estar dispuesta ni la Administración del Estado ni la concesionaria en realizar un rebaje de tal magnitud que haría falta para que fuese utilizado por parte del tráfico pesado, que, como les digo, es aproximadamente el 40 por ciento del que circula por esa carretera.

Por lo tanto, pueden ustedes echar flores donde quieran, pero lo que se está diciendo es que hay que tratar con distinto rasero, y esto vale tanto para lo que decía el señor Adanero como para lo que decía el señor Platero. Ustedes lo que están planteando es que se mida con distinto rasero a la zona de la Ribera en el desdoblamiento de la N-232 del rasero con el que se ha tratado el desdoblamiento de la autovía del Norte, donde, con un aforo de 9.750 vehículos por día, se ha procedido a hacerla autovía; o la autovía de la Barranca, donde con un tráfico que no llega a los 9.000 vehículos en algún sitio y en otros de 9.800 vehículos han procedido al desdoblamiento de la autovía; o el caso de la variante de Olazagutia, que con 12.000 vehículos y un 33 por ciento de tráfico pesado, ustedes han dicho que hay que desdoblarla y han procedido a ello; o la N-1, que con 10.000 vehículos por día ya está también dentro de ese Plan de Carreteras para desdoblarse. Por lo tanto, estamos empleando dos raseros para medir, uno de ellos para una vía como la N-232 con un tráfico por encima de los 13.000 vehículos diarios. Lo decía públicamente el propio Consejero de Obras Públicas. Se dice que no es necesario desdoblar, porque nos vamos a inventar que vamos a desviar el tráfico por la autopista A-68. Eso sí que es un oportunismo claro y descarado.

En cuanto a los 15.000 millones que le han salido a usted, se le ha llenado la boca con los 15.000 millones. Y es que lo que yo manejo son datos oficiales, señor Adanero. Le vuelvo a decir: coja el número 13 del Boletín del Parlamento, la respuesta que da el Gobierno, y tendrá usted los datos de que la inversión total es de 8.525 millones de pesetas, pesetas de 1995. Se lo he dicho antes, y ahora le doy el número del Boletín para que no se le llene la boca con los 15.000 millones y venga a lo que oficialmente el Gobierno ha puesto en el papel con datos sonantes al respecto de lo que costaría ese desdoblamiento de la carretera N-232.

El señor Platero señalaba unos criterios técnicos. Yo no sé dónde le han dado esos criterios técnicos, porque yo le he leído antes, y es también respuesta oficial del Departamento de Obras Públicas y seguro que está hecho por los técnicos de Obras Públicas, que según la IMD, a través del cual se dice cuándo es necesario proceder al desdoblamiento de una carretera, ya en 1993, cuando esa carretera tenía solamente una media de 9.031 vehículos por día, casi 4.000 menos que los que tiene ahora, ya señalaba que estaba muy próxima al

límite aconsejado de 10.000 vehículos por día para proceder al desdoblamiento de una carretera. Y señalaba toda una serie de elementos que había que considerar, además de esos 10.000 vehículos por día, como la velocidad y el tiempo que cuesta el recorrido que se efectúa. Yo le puedo garantizar que ese recorrido que se efectúa –seguramente su compañero de al lado también se lo podrá garantizar– viene a suponer casi el minuto por kilómetro, lo cual quiere decir que se circula a una media de 60 kilómetros por hora, con lo cual le estoy diciendo que esa ratio también está francamente superada; interrupciones de tráfico en un tramo concreto, evidentemente; libertad de maniobra, seguridad.

Pues eso es lo que yo pretendía. Si el Departamento de Obras Públicas hubiera cumplido su obligación con este Parlamento de contestar esa pregunta en el plazo de quince días, es lo que yo le hubiera traído a usted aquí. Precisamente eso demuestra cómo ha ido incrementándose la circulación y los accidentes.

Usted podía haber consultado a quien hacía las declaraciones que le he dicho antes, en otro tiempo portavoz de la Gestora, en otro tiempo negociador de los Presupuestos con el Gobierno de Navarra, y que señala que se siente de alguna manera engañado y le pide al Gobierno de Navarra que cumpla con los compromisos de desdoblar la N-232. Pero usted ha preferido ignorar esto, es evidente, y salirse un poco por la tangente, señalando que, si técnicamente es necesario desdoblar, que se desdoble. ¿Y eso en qué se traduce?, señor Platero. Porque los criterios técnicos dichos por el Departamento de Obras Públicas están aquí y señalan que hay que desdoblar esa carretera.

Como no hay voluntad política –y eso es imprescindible para llevar un proyecto adelante– por parte del Gobierno de desarrollar este proyecto, el Gobierno se inventa que va a hacer una negociación con el Estado, y el Estado, a su vez, con el concesionario de la autopista A-68, para que abarate el peaje de la autopista y que por ahí se vaya una parte de la circulación de esta carretera. Pues, evidentemente, eso no se va a producir. Seguiremos hablando de este tema en posteriores ocasiones porque, como les digo, si desde el 92 estoy detrás de este tema, es evidente que no lo voy a dejar. Aunque esta moción hoy se va a rechazar por los votos de los dos grupos mayoritarios que se han manifestado ya en contra, es evidente que seguiremos hablando del desdoblamiento de la N-232. No nos van a valer cantos de sirena, como los que decía el portavoz de Unión del Pueblo Navarro en la defensa de esta enmienda, que ya aprovecho para decirle que no vamos a admitir, pues, evidentemente, como les decía, es simplemente la justificación por parte de Unión del Pueblo Navarro a una posición para luego poder argumentar, donde

le interese, que ellos ya plantean también algún tipo de solución.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Landa. En este momento, señor Platero, no ha lugar un turno de intervención.*

SR. GARCIA ADANERO: *Antes de votar, señora Presidenta, le pediría un minuto de receso si es posible.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Se concede el receso.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 17 HORAS Y 40 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 45 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Se reanuda la sesión. Procedemos, pues, a votar. ¿Turno a favor de la moción presentada por Izquierda Unida? ¿Turno en contra? ¿Abstenciones? Han sido 5 votos a favor y 7 en contra. Por consiguiente, no ha sido aprobada la moción aprobada por Izquierda Unida-Ezker Batua de Navarra sobre el desdoblamiento de la variante de la N-232, de Castejón a Cortes. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Buenas tardes, señorías.*

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 47 MINUTOS.)

