



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

IV Legislatura

Pamplona, 23 de octubre de 1997

NUM. 10

COMISION DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

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

SESION CELEBRADA EL DIA 23 DE OCTUBRE DE 1997

ORDEN DEL DIA

- Pregunta sobre la programación del centro territorial de Radio Televisión Española en Navarra, formulada por el Sr. Cristóbal García (SPN).
 - Debate y votación del Plan Director de Carreteras de Navarra 1998-2005.
-

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 34 minutos.

Pregunta sobre la programación del centro territorial de Radio Televisión Española en Navarra, formulada por el Sr. Cristóbal García (SPN) (Pág. 2).

Abre la sesión la Presidenta de la Comisión, señora Apesteguía Jaurrieta, que cede la palabra al señor Cristóbal García (G.P. «Socialistas del Parlamento de Navarra») para formular la pregunta, a la que responde el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Palacios Zuasti (Pág. 2).

Toma la palabra el señor Cristóbal García, a quien responde el Consejero (Pág. 4).

Debate y votación del Plan Director de Carreteras de Navarra 1998-2005 (Pág. 5).

Para la presentación del plan toma la palabra el Consejero (Pág. 6).

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

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 50 minutos.

En el primer turno de intervenciones toman la palabra los señores García Adanero (G.P. «Unión del Pueblo Navarro»), Platero Alda (G.P. «Socialistas del Parlamento de Navarra»), Larráyoiz Lezáun (G.P. «Convergencia de Demócratas de Navarra») y Nuin Moreno (G.P. «Izquierda Unida-Ezker Batua de Navarra»), a quienes responde, tras cada intervención, el señor Consejero (Pág. 12).

En un segundo turno toman la palabra los señores Catalán Higuera (G.P. «Unión del Pueblo Navarro») y Platero Alda, a quien responde el Consejero (Pág. 23).

Se levanta la sesión a las 19 horas y 16 minutos.

(COMIENZA A LAS 16 HORAS Y 34 MINUTOS.)

Pregunta sobre la programación del centro territorial de Radio Televisión Española en Navarra, formulada por el señor Cristóbal García (SPN).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Buenas tardes, señorías. Comenzamos la sesión de la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras con arreglo al orden del día que todos sus señorías conocen, cuyo primer punto es una pregunta formulada por el señor Cristóbal García, del Grupo Parlamentario Socialistas del Parlamento de Navarra. Agradecemos la presencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, así como del Director de Transportes y Comunicaciones y del Director de Obras Públicas. En primer lugar, tiene la palabra el señor Cristóbal para argumentar, si le parece oportuno, la pregunta formulada. Muchas gracias.

SR. CRISTOBAL GARCIA: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios. Como se dice en la exposición de motivos de la pregunta que nos ocupa, el Pleno del Parlamento el día 28 de noviembre, o sea, hace casi once meses, aprobó por unanimidad una resolución que venía a decir que se instaba al Gobierno de Navarra a que iniciara conversaciones con la Dirección General de Radio Televisión Española para que encontraran alguna fórmula que posibil-

tara que la programación propia en Televisión Española por parte del centro territorial se incrementara hasta una duración suficiente, según se explicó en el debate. Recordaré cómo ya se dijo en el debate de la moción que todo esto se trae al Parlamento desde el Consejo Asesor de Radio Televisión Española en Navarra, que es donde surgió la iniciativa de hacer esta moción y donde ha surgido la iniciativa de que se haga esta pregunta para ver cómo van las cuestiones. Todo esto se dejó bastante etéreo, bastante abstracto para que la capacidad de maniobra de la Consejería a la hora de abordar estas conversaciones fuera mayor. Por tanto, cuando han transcurrido, como ya he dicho, diez meses, y dado que nos vamos a enzarzar pronto en el debate de los presupuestos, nos ha parecido interesante llamar al Consejero para que responda a las dos cuestiones que plantea la pregunta: primero, gestiones realizadas por el Gobierno de Navarra para cumplir la resolución citada, relativa a la programación territorial de Radio Televisión Española en Navarra, y segundo, alternativas previstas por el Gobierno de Navarra para lograr programación propia en medios de comunicación con emisiones para Navarra. Por tanto, en esta primera intervención presento la pregunta y no tengo más que decir. Muchas gracias, señora Presidenta.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. Señoras y señores Parlamentarios, muy buenas tardes. A petición de don Carlos Cristóbal, Parlamentario del Grupo Socialistas del Parlamento de Navarra, que me ha precedido en el uso de la palabra, comparezco ante esta Comisión para contestar a la pregunta que ha realizado sobre la programación del centro territorial de Radio Televisión Española en Navarra, la cual, como bien ha dicho él, tiene dos partes. La primera, sobre las gestiones realizadas por el Gobierno de Navarra para cumplir la resolución citada más arriba, la de la sesión plenaria del 28 de noviembre, relativa a la programación territorial de RTV en Navarra.*

Como ya indiqué en mi comparecencia ante esta misma Comisión el día 11 de noviembre del año pasado, y después ante el Pleno de la Cámara el día 28, el Gobierno de Navarra apoyará cualquier iniciativa que implique el fomento de los valores culturales, históricos, sociales y lingüísticos de la Comunidad Foral a través de medios de comunicación social en general y de la televisión en particular. En esta línea va el aumento de las desconexiones territoriales de Radio Televisión Española para emisión de programas informativos y culturales sobre la actualidad e historia de Navarra producidos por el centro territorial de Navarra, y solamente tenemos que decir que pueden ser bien recibidos. Por ello establecimos, como ya anuncié en la sesión plenaria del 28 de noviembre, los primeros contactos con el centro territorial de Navarra a mediados de noviembre, entre la fecha que estuve yo en la Comisión, que fue el día 13, y el día 28, es decir, antes de conocer la iniciativa de esa moción que el señor Cristóbal llevó al Pleno de finales del mes de noviembre.

Después de que la moción fuese aprobada por unanimidad, como ha dicho el señor Cristóbal, el Gobierno de Navarra, en sesión celebrada el día 4 de diciembre de 1996, adoptó, entre otros, un acuerdo por el que se encomendaba a este Consejero la realización de las actuaciones instadas por el Parlamento de Navarra en orden al inicio de conversaciones con la dirección de Radio Televisión Española, con el fin de lograr un convenio o acuerdo de desconexiones territoriales que posibilite que la Comunidad Foral de Navarra tenga una programación propia con una duración suficiente en los medios de comunicación públicos.

Posteriormente, el día 28 de enero de este año, mantuvimos una sesión de trabajo aquí en Pamplona con don Jordi Bosch, que, como saben ustedes, es el Secretario General de Televisión Española. El objetivo de esa reunión era el de perfilar un acuerdo de colaboración en la línea antes comentada y como nos había instado el Parlamento. En dicha

reunión, el señor Bosch nos manifestó la disposición favorable de Televisión Española a este tipo de acuerdos, ya que con ello –nos dijo– se consigue, por una parte, un mejor aprovechamiento de los recursos humanos y de los medios técnicos disponibles en los centros territoriales y, por otro lado, se logra satisfacer una necesidad de información audiovisual en los ámbitos local y regional. No obstante, nos dijo que, dado que ya habían tenido una experiencia previa en esta línea de colaboración con el Principado de Asturias, la cual acabó en fracaso, era necesario que, antes de avanzar en la línea que nos habíamos trazado, Radio Televisión Española estableciera unos principios básicos para asegurar así el éxito de la colaboración, y tales principios eran los siguientes.

Por una parte, favorecer la continuidad y estabilidad de los horarios de emisión de la programación habitual establecida de forma que no estuviera condicionada a la programación nacional. En segundo lugar, favorecer la flexibilidad para la emisión de acontecimientos puntuales de interés, en este caso de la Comunidad Foral. Y, en tercer lugar, empleo directo de los recursos económicos aportados por la Comunidad Foral en la gestión y el aumento de la programación regional.

Todos estos principios, y en particular la planificación de la programación nacional, como saben sus señorías, están muy condicionados por el número de comunidades autónomas que pudiesen suscribir un convenio de colaboración similar. Lo que nos dijo el señor Bosch el día 28 de enero es que ellos estaban impulsando una negociación en paralelo con todas aquellas comunidades autónomas que no disponían de televisión autonómica.

En resumen, en dicha reunión quedamos en que, una vez vista la predisposición del Gobierno de Navarra a establecer un convenio de colaboración, nosotros debíamos quedar a la espera del resultado de las conversaciones que Radio Televisión Española mantuviera con otras comunidades autónomas. Como saben ustedes, poco después, en el mes de febrero, se produjo el cambio en la Dirección General de Radio Televisión Española, con lo cual, esas conversaciones que iban a mantener con otras comunidades quedaron paralizadas a la espera de que la nueva dirección estableciese las estrategias que iba a seguir. Y esta situación de espera se ha mantenido hasta este mismo verano, momento en el que la Dirección General de Radio Televisión Española ha remitido al Gobierno de Navarra, así como al resto de las comunidades autónomas, una propuesta de colaboración en la línea de aumento de las horas de desconexión, emisión de programas de carácter regional y establecimiento de las correspondientes compensaciones económicas.

En dicha propuesta no se concreta ni el número de horas de desconexión ni el importe de las com-

pensaciones, ya que simplemente se trata de una propuesta de intenciones de carácter general, que está dirigida a todas las comunidades, foral y autónomas, para que se pronuncien sobre su disposición a establecer acuerdos de colaboración en la línea mencionada. Este aspecto, como ya les he dicho antes, había quedado claro por parte del Gobierno de Navarra, lo que se le manifestó al señor Bosch en el mes de enero. Y lo que estamos esperando es la oferta concreta en la que Radio Televisión Española nos especifique el número de horas de desconexión, el tipo de programas a emitir y la cuantía de las compensaciones económicas que correspondan a la Comunidad Foral.

Dado que, como nos manifestó el señor Bosch, este aspecto está, a su vez, condicionado por el número de comunidades autónomas dispuestas a este tipo de colaboración, seguimos esperando a que dichas comunidades se pronuncien. Después, en este mismo mes de octubre, les tengo que informar que he mantenido una reunión con el presidente y el secretario del Consejo Asesor de Radio Televisión Española de Navarra, a los cuales les informamos de esto que ya les hemos indicado, y lo que sabemos es que el día 11 del próximo mes de noviembre se va a trasladar a Pamplona el director de centros regionales de Radio Televisión Española y esperamos que entonces nos pueda concretar algo más esta propuesta que, como les digo, nos hicieron en el verano.

Y ya paso a contestar a la segunda parte de la pregunta, que es sobre las alternativas previstas por el Gobierno de Navarra para lograr programación propia en medios de comunicación con emisiones para Navarra. La primera de las alternativas es la que hemos hecho referencia en la primera parte. Es decir, el aumento de las horas de desconexión a través del segundo programa de Radio Televisión Española. El resto de alternativas están muy condicionadas por el marco legal existente al respecto. En primer lugar, existe la posibilidad de desarrollo de una televisión autonómica de carácter público de acuerdo con la ley del tercer canal, posibilidad sobre la que, como sus señorías ya conocen, se pronunció en su día este Parlamento de Navarra. Por el momento, como ya saben todos ustedes, no hay una regulación para el desarrollo de televisiones autonómicas de carácter privado, por lo tanto, las televisiones autonómicas tienen que ser públicas.

Luego, tenemos el tema de las televisiones de carácter local. Como saben también todos ustedes, existe una ley que ampara –creo que es en una situación de provisionalidad– a aquellas televisiones que ya existían en el momento en que fue aprobada la ley de televisión local por ondas hercianas, pero, al no haberse aprobado el reglamento que desarrolle esta ley, no es posible la autorización

definitiva de esas televisiones locales que están de manera provisional, ni tampoco el establecimiento de nuevas televisiones locales con carácter provisional. O sea que a unas no se les puede hacer definitivas y las otras no se pueden aumentar.

Otra alternativa posible es la de la televisión por cable. Como saben, ahora mismo es posible la difusión de programación por este medio en todas aquellas localidades donde tienen ya instalado el cable. Por otra parte, la semana pasada, y aprovechando la presentación en Navarra de Vía Digital, mantuvimos una conversación con su presidente, don Pedro Pérez, para estudiar la posibilidad de emisión de programas que puedan proyectar la imagen y cultura de Navarra en España y más allá de las fronteras a través del satélite, programación que también, lógicamente, sería proporcionada y se podría ver en Navarra, y se nos dijo que ésta era una posibilidad viable y que se podría concretar en posteriores conversaciones. Esta posibilidad, desde luego, es trasladable a cualquier otra plataforma de televisión por satélite. Hemos hablado con los de Vía Digital porque teníamos la oportunidad en su presentación en Pamplona, pero se puede hablar con Canal Satélite. Y esto es lo que, señora Presidenta, puedo informar y responder al señor Cristóbal a la pregunta realizada. Muchas gracias.

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

SR. CRISTOBAL GARCIA: Muchas gracias, señora Presidenta. Haré uso de la palabra, pero tampoco tenemos muy claro, si tenemos en cuenta cuál es el estado de la situación, qué se puede decir al Gobierno de Navarra. Yo ya tenía claro que aquí el Gobierno de Navarra iba a decir que se había movido, que había hecho gestiones y que no había conseguido nada. Tanto lo uno como lo otro es algo sabido, con lo cual nos encontramos con que va a pasar un año más sin que esta demanda que hizo el Parlamento se pueda llevar a la práctica.

No creo tener razones suficientes como para achacar al Gobierno responsabilidad en esta cuestión, creo que sería deshonesto hacerlo. Tampoco parece que la actitud de Radio Televisión Española sea rotundamente negativa, con lo cual supongo que habrá que concluir en que somos víctimas de una serie de circunstancias según las cuales todos los años, al final del año, cuando reflexionamos sobre esta cuestión nos encontramos en el mismo punto de partida: pasa el año, el Gobierno tiene buena voluntad, Radio Televisión Española no dice que no, hay momentos que dice que sí, pero luego surgen pegos y ese sí se convierte en no, y al final no estamos haciendo nada. Por tanto, todo lo que está detrás de esta propuesta que hizo el Parlamento por unanimidad: acercarnos a mayores cotas de medios de comunicación públicos en televisión;

satisfacer la preocupación que tienen los trabajadores del centro territorial de Navarra por considerar que están infrautilizados y que se podría llegar a más horarios con los mismos esfuerzos, todo esto sigue siendo el sustrato de esta cuestión, una cuestión que entre todos no sabemos arreglar y que puede conducir perfectamente a la frustración de las partes y de las personas que tenemos como objetivo el conseguir que se mantenga un servicio público de televisión o de medios de comunicación en Navarra.

Ya digo que no me siento con argumentos suficientes como para hacer responsables al Gobierno de Navarra y a su Consejero, pero supongo que en algún sitio tiene que estar la responsabilidad y tal vez habrá que llegar a concluir que el camino que nos hemos planteado, el de las desconexiones, no llega a ningún fin. Habrá que replantearse la cuestión y tal vez habrá que llegar a conclusiones que espero que no nos lleven a tener que meternos en la aventura de un tercer canal. Pero si las desconexiones tampoco son la alternativa, nos quedamos con alguna otra en el aire, como puede ser, digamos, la influencia que para resolver esta cuestión puedan tener la televisión por cable o las plataformas digitales. No he entendido muy bien por qué se plantea en este momento la televisión por cable, porque supongo que al final se va a limitar a enviar una señal por cable de unas televisiones previas. O sea, si no existe ninguna televisión con una programación territorial de Navarra más amplia de lo que hay en Televisión Española, lo mismo me dará que sea por cable que que no sea, aunque puede que esté confundido.

Simplemente aprovecho la ocasión para decir que de la información que aquí se nos ha dado, y de cuya veracidad no dudo, no puede deducirse más que bastanta frustración para la consecución de este objetivo, que parece difícilmente alcanzable, desde luego en el año 97 imposible, que habrá que plantearse nuevas alternativas y que seguiremos planteándolas ante el Parlamento. No me atrevo, repito por tercera vez, a hacer culpable al Consejero de Obras Públicas, pero tampoco creo que su gestión haya sido muy afortunada. Simplemente, hago este comentario. Nada más, señora Presidenta.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Brevemente quiero decirle al señor Cristóbal que, por nuestra parte, tuvimos esa reunión el día 28 de enero. La pelota –por decirlo en términos coloquiales– quedó del lado de Radio Televisión Española, luego ellos son los que no han avanzado y los que tenían que llegar a acuerdos con el resto de comunidades autónomas. Esta es la*

única forma de garantizar que pueda haber estas desconexiones y que no ocurra como sucedió este verano con el informativo de las ocho de la noche, que muchos días lo suprimían porque tenían alguna retransmisión deportiva, y se me quejó personal de Radio Televisión Española pues de esa forma no podían tener fidelidad de audiencia.

Por nuestra parte, queremos llegar cuanto antes a firmar un convenio, como no puede ser de otra forma, porque existe un acuerdo del Parlamento, acuerdo que además apoyó el Grupo Parlamentario de Unión del Pueblo Navarro, y aunque no lo hubiese apoyado también porque es un acuerdo del Parlamento y somos conscientes de él. Lo que tenemos en estos momentos, y lo tengo aquí delante en una carta del director del gabinete de la Dirección General de Radio Televisión Española, es el acuerdo marco y convenio que han enviado a todas las comunidades. Espero y deseo que cuando estemos con este señor, que va a venir el mes próximo, nos dé buenas noticias, esperamos que hayan podido llegar a acuerdos con las comunidades para que de esta manera las programaciones puedan ser más fijas y no corten cuando haya algún tipo de retransmisión o les interese desde Madrid.

Por otro lado, lo que sí nos dijo el señor Bosch el día 28 de enero es que por dos horas diarias el coste que nos iba a suponer iba a ser de entre 300 y 500 millones de pesetas. Y yo recuerdo que hubo algunas intervenciones en el debate en el Parlamento en las cuales decían que estaban de acuerdo con las desconexiones, pero si no costaban ni una peseta. Hay que conciliar todo y vamos a ver si podemos llegar a ese acuerdo y podemos tener las dos horas de desconexión en los días de labor.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Entiendo que se da por satisfecho el señor Cristóbal con la respuesta del señor Consejero. Damos por concluido este primer punto del orden del día. Antes de pasar al segundo punto, si lo desean sus señorías, podríamos mantener un receso de cinco minutos, pero por parte de esta Presidencia sería mejor continuar, si les parece.*

Debate y votación del Plan Director de Carreteras de Navarra 1998-2005.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Continuamos, pues, con el segundo punto del orden del día, que consiste en el debate y votación del plan director de carreteras de Navarra 1998-2005. Este plan les ha sido enviado a todos ustedes recientemente, con lo cual ya tienen conocimiento de él.*

En primer lugar, y para ordenar el desarrollo de la sesión, les informo de lo siguiente. El plan lo presentará el señor Consejero. Posteriormente,

cada uno de los grupos parlamentarios que deseen intervenir dispondrá de quince minutos, y los representantes del Grupo Mixto tendrán que compartir esos quince minutos. Habrá posibilidad de réplica por parte de cada uno de los grupos parlamentarios con un tiempo de hasta diez minutos. El señor Consejero, como es lógico, no tendrá limitación de tiempo. Señor Consejero, cuando quiera, tiene la palabra.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. El objeto de esta comparecencia ante esta Comisión es presentar a sus señorías el plan director de carreteras de Navarra para el periodo que abarca los próximos ocho años, es decir, de 1998 al 2005. Mi exposición va a tener dos líneas argumentales, que espero que sean de interés y utilidad para todos ustedes.*

En primer lugar, me detendré en exponer las consideraciones de carácter general, social y estratégico que respaldan el que Navarra cuente, si es aprobado por este Parlamento, con un plan director de carreteras. En segundo lugar, entraré, sin ánimo de pormenorizar, en el listado de actuaciones y asignaciones económicas que prevé el plan director. Dado que a todos los grupos parlamentarios ya les han sido facilitado ejemplares del documento correspondiente al plan director de carreteras, espero que sus señorías habrán podido analizar con detalle el contenido y propuestas del citado plan director, por lo que no creo oportuno entrar en mayores detalles, ya que, en su caso, lo haré a petición de quien así lo estime necesario. No obstante, he considerado oportuno facilitarles para esta sesión un resumen del presupuesto y conjunto de actuaciones pormenorizadas, que son, de hecho, el soporte de este plan director de carreteras.

Como punto de partida es necesario señalar que hasta la fecha, y a pesar del elevado volumen de inversión realizado, el Gobierno de Navarra no ha contado con un plan director de carreteras. Los antecedentes más recientes en cuanto a tentativas de planificación se concretan en el Avance del plan director de carreteras de Navarra de 1986 y en el Plan Trienal de Inversiones 1989-1991. Por tanto, el documento que se ha presentado a este Parlamento y que se pretende aprobar constituirá el primer plan director de carreteras de Navarra, y en nuestro ánimo está que cuente con el mayor apoyo y consenso posibles.

Dado que hasta ahora en la actuación sobre las carreteras navarras se ha venido careciendo de dicha planificación formal, debemos resaltar que contar con un plan director de carreteras para la Comunidad Foral es una aspiración largamente demandada por los diversos sectores afectados, como lo he podido constatar en el tiempo que llevo

en el Departamento, y, en primer lugar, por la propia Administración Pública.

La planificación en materia de inversión en la red viaria navarra ha pasado a ser algo imprescindible por las razones siguientes. En primer lugar, como saben ustedes, en el próximo ejercicio de 1998 habrán concluido dos de las mayores actuaciones en materia de infraestructura viaria de nuestra Comunidad Foral, como han sido la construcción de la autovía del Norte y de la autovía de la Barranta, que se terminará en el primer semestre del año 98. Igualmente se habrá finalizado y estarán ya en servicio los túneles de Belate y Almandoz. Ante este hecho, en determinados sectores técnicos, sociales y políticos existe la sensación de que, una vez finalizadas estas grandes obras, se habrá concluido con la necesidad de invertir en la red viaria de Navarra, por lo que el volumen de inversión pasará a ser notablemente menor. Esta interpretación, que es radicalmente errónea, lleva igualmente a tener que definir de inmediato un plan de actuaciones a medio y largo plazo que den conocimiento sobre la importante labor que todavía queda por desarrollar.

En el apartado correspondiente a la evolución de la inversión en la red viaria navarra en los últimos años se contempla el gran esfuerzo inversor que se ha realizado en los años 1990 al 94 para la construcción de las autovías, la cual se puede comparar con las cifras de inversión. Si nos fijamos, en el año 1990 es de 21.540 millones y en pesetas constantes son 30.521 millones; llegamos hasta el año 94, que son 18.181 y en pesetas constantes 20.564; y en 1997 tenemos 13.255 millones.

Otra de las razones por la que la planificación es igualmente necesaria es que los propios poderes públicos puedan disponer de una visión a largo plazo sobre las actuaciones que hay que realizar en materia de comunicaciones viarias, alguna de ellas estratégica, y puedan de este modo seleccionar, priorizar e impulsar el plan de obras resultante.

En tercer lugar, la planificación es necesaria para que la sociedad en su conjunto conozca con antelación suficiente qué obras se van a realizar y pueda así a lo largo del tiempo conocer si se ha cumplido lo que fue aprobado a nivel político.

En cuarto lugar, para el propio sector de la construcción y de las obras públicas y, en especial, para las empresas de la Comunidad Foral es claramente beneficioso conocer con suficiente anticipación cuál va a ser el volumen de inversión pública que se va a acometer en este sector en los próximos años para, de esta manera, adecuarse a dichas expectativas y poder dimensionar sus empresas.

También, desde el punto de vista del control público, y ésta es la quinta razón, la planificación es una excelente herramienta para el seguimiento

de los compromisos adquiridos y para el contraste económico entre lo previsto y lo realmente ejecutado. Cabe señalar que una de las consecuencias de la aprobación de este plan director de carreteras será el establecimiento de una unidad de seguimiento del plan que permitirá el que periódicamente se conozca la situación del mismo.

Y por último la sexta razón, aunque no la menos importante, es que el establecimiento de un plan de inversiones permitirá a la propia Administración y a sus servicios técnicos conocer con la anticipación suficiente e imprescindible cuáles son las obras que se van a ejecutar en los próximos ejercicios, y, a partir de ahí, confeccionar el propio plan de actuaciones previas, en particular, la confección de los correspondientes proyectos, las labores de evaluación de impacto ambiental y los trámites para la disposición de terrenos. Todas estas tareas, como saben sus señorías, implican muchos meses de antelación respecto de la ejecución material de las obras.

Creo que todas estas serán razones más que suficientes para que sus señorías avalen el buen fin, que no es otro que el de disponer de un plan director de carreteras para Navarra que cuente con un horizonte temporal suficientemente estable para conseguir su ordenado desarrollo y los objetivos que en él están previstos.

Como saben todos ustedes, las actuaciones en inversiones en infraestructuras en la red viaria tienen una elevada inercia, siendo ésta la razón por la que se hace imprescindible que, para la propia validez del plan director de carreteras, su horizonte temporal sea lo suficientemente amplio. Esta es la razón por la que se ha considerado adecuado establecer como periodo para el plan director de carreteras de Navarra un total de ocho años, de 1998 al 2005, ambos inclusive.

Al analizar las actuaciones propuestas en el plan director de carreteras para estos ocho años se comprueba que es un periodo razonable, ya que el número y alcance de dicho listado de obras es abarcable para el gestor de dicho plan y, por contra, una planificación a más corto plazo impediría tener la perspectiva suficiente. Dentro de los ocho años del plan director se ha realizado una subdivisión en dos cuatrienios, 1998-2001 y 2002-2005, de forma que el grado de definición de las actuaciones que se van a realizar en el primer cuatrienio tiene un mayor grado de precisión, mientras que en el segundo cuatrienio, como es lógico y prudente, se amplía el grado de las actuaciones que quedan a concretar.

Esta subdivisión, y de acuerdo con las pautas de realización contenidas en el propio plan director, lleva a que durante el último año del primer cuatrienio, es decir el año 2001, deba actualizarse el

plan director, de forma tal que se concreten las actuaciones del segundo cuatrienio y se diseñe un tercer cuatrienio de actuaciones, el que irá del 2006 al 2009. Con esta sistemática se generará un solape de cuatro años entre los procesos de planificación.

Al plantear horizontes temporales de esta magnitud se consolida la propuesta de que estamos ante un plan director de carácter eminentemente estratégico, ya que con él estamos diseñando cómo será la red de carreteras de Navarra dentro de ocho años. Es indudable que esta planificación tiene un soporte económico, que es el que en buena medida lo condiciona. Las inversiones previstas en este plan director de carreteras han tenido en cuenta tres premisas. En primer lugar, las cifras de inversión realizadas hasta la fecha en los últimos años. En segundo lugar, las actuales condiciones presupuestarias de ajuste y la previsión de que estas condiciones no se verán modificadas sustancialmente en el futuro dentro de la política general de rigor presupuestario. Y, por último, el volumen de inversión que se considera necesario para atender las demandas de la red foral de carreteras en los próximos años.

En relación con la primera de estas premisas me detendré en analizar el volumen de inversión en carreteras que ha llevado a cabo el Gobierno de Navarra en los últimos nueve años. Como todos ustedes saben, a partir de 1989 se han acometido por los diversos Gobiernos que ha tenido Navarra unas importantísimas inversiones en carreteras para llevar a cabo las obras de las autovías del Norte y de la Barranta, así como de las rondas de Pamplona y de los túneles de Almandoz y Belate.

Estas actuaciones, cuya distribución de inversión pública a lo largo de estos años se refleja en el gráfico que aparece en la pantalla, tuvieron un máximo en el año 1990 de más de 21.000 millones de pesetas de inversión, que en pesetas constantes, como les decía antes, suponría más de 30.000 millones, para ir decreciendo paulatinamente hasta los 13.000 de 1997. Esta evolución presupuestaria se recoge en el cuadro que tienen en la pantalla. Siempre es conveniente hacer historia de la inversión pública en carreteras para así no llamarse a engaño y poder ser plenamente conscientes de que es un sector en el que, si se desea estar en una posición competitiva, es necesario hacer un gran esfuerzo económico. Pero en el caso de Navarra también es necesario para extraer la conclusión de que quizá es mejor una inversión sostenida y razonable en el tiempo con un claro horizonte hacia el que se desea ir, que no grandes puntas de actividad que son origen de serias tensiones económicas y en ocasión fruto de un escaso control.

En cuanto a la situación presupuestaria actual, al analizar estos ocho años de planificación con el

volumen de inversión que se propone, se comprueba que la ambición del propio plan es ajustada y sujeta al marco presupuestario actual. Por ello considero del máximo interés resaltar ante sus señorías el marco de referencia económico de este plan director.

En primer lugar, y como repetiré a lo largo de mi intervención, este plan director define lo que será la red de carreteras de Navarra dentro del nada desdeñable plazo de ocho años. A pesar de su importante volumen de inversión, 133.000 millones de pesetas, las actuaciones que pueden realizarse son las que están recogidas aquí. Es decir, que hay una directa relación causa-efecto entre el esfuerzo económico y la dotación de infraestructuras que no puede ser ajeno a la decisión política. En resumen, si se desea una mejor red de carreteras deberá haber una mayor dotación económica.

En segundo lugar, es un plan director muy detallado en cuanto a sus actuaciones y, por tanto, con escaso margen de maniobra para incorporar obras no previstas. Por ello, para que puedan ser atendidas aquellas actuaciones que, sin duda, serán demandadas por los agentes públicos y sociales a lo largo de los próximos años, si son técnicamente razonables, deberán hacerse o bien a partir de márgenes económicos que afloran de la gestión del propio plan o, sobre todo, por una mayor aportación económica. Por esta razón se ha debido conjugar el hacer unas propuestas realistas en cuanto a financiación del plan con los objetivos básicos, que deben ser irrenunciables, no para el plan director de carreteras, sino para el conjunto de una sociedad navarra moderna y avanzada. Por tanto, basándose en esa inicial disponibilidad económica, es imprescindible posicionarse en el futuro y comprobar si el nivel de desarrollo de las propuestas de este plan director son las necesarias para la consolidación y adecuación de nuestra red de carreteras con, al menos, los siguientes objetivos.

El primero de ellos será ofrecer a los ciudadanos una red de carreteras acorde con el nivel de vida de los próximos años. En segundo lugar, facilitar al tejido empresarial una red de comunicaciones terrestres en continua adecuación para mantener y mejorar, en la manera de lo posible, la conexión de la Comunidad Foral tanto a nivel interno como con las regiones vecinas y con el exterior. En tercer lugar, equilibrar el territorio navarro y la comunicación entre sus localidades, de forma que haya una adecuación entre la inversión en las grandes redes viarias y las redes de rango comarcal o local. En cuarto lugar, incrementar la seguridad vial y reducir el riesgo de accidentes para los usuarios de las carreteras. Y, por último, facilitar a los ciudadanos el ejercicio del ocio y de su tiempo libre como demanda social que claramente va en aumento, considerando que uno de sus

soportes principales es el desplazamiento utilizando la red viaria.

Pienso sinceramente que con el listado de actuaciones propuestas en este plan director de carreteras de Navarra, que someto a la consideración de sus señorías, se pueden alcanzar dichos objetivos a ocho años, pero qué duda cabe de que para ello hay que dotar al plan de los recursos económicos suficientes. En este punto es imprescindible indicar que un plan director de carreteras no es, como ya conocen sus señorías, una ley; un plan director es un mecanismo de planificación política y técnica y un documento de programación económica. Por lo tanto, las cifras presupuestadas anualmente en él son un objetivo y una referencia que el propio gestor del plan debe ser capaz de conjugar con las disponibilidades económicas reales que nos ofrecen los presupuestos generales anuales.

El propio listado de actuaciones establecidas en el plan director de carreteras indica que este documento se enfoca como un programa de actuación homogénea en el territorio, sin concentrarse en grandes actuaciones, sino con el objetivo de consolidar una mejora necesaria, sostenida y equilibrada de toda la red de carreteras de Navarra. Basándose en ello se parte de una inversión planificada para 1998, que es el primer año del plan, de 15.000 millones de pesetas, incrementándose en los siguientes ejercicios a razón de 300 a 500 millones de pesetas, como pueden ver en la transparencia que tienen proyectada. Debo insistir en que estas cifras son las planificadas, por tanto, es perfectamente compatible cuadrar un plan de inversiones anual de menor presupuesto, por ejemplo, lo que debemos afrontar en el ejercicio próximo con los objetivos del plan. Los poderes públicos deben asumir el desarrollo del plan director de carreteras con el ánimo puesto en que se cumpla lo que en él se quiere hacer y, por tanto, el gestor del plan, en este caso el Departamento de Obras Públicas, deberá optimar su desarrollo económico.

Así pues, y como decía, partiendo de un plan económico para 1998 de 15.000 millones de inversión, el sendero previsto para los próximos ocho años es el recogido en el cuadro que pueden ver ustedes en la pantalla y en el que se puede comprobar el sostenimiento de la inversión en la red viaria, de forma que el conjunto del plan supone 133.000 millones en ocho años con actuaciones previstas para el primer cuatrienio, del 98 al 2001, por un importe de 62.000 millones y un conjunto de actuaciones previstas para el segundo cuatrienio, 2002-2005, por un total de 71.000. Este listado anual de previsión presupuestaria se ve en el gráfico que tienen sus señorías en la pantalla y, como ya les he indicado, marca una tendencia claramente sostenida a lo largo del tiempo. Vuelvo a resaltar que cualquier mejora del escenario económico en el futuro o

el criterio político de destinar mayores cifras de inversión en este plan director admitiría poder contemplar nuevas actuaciones en el mismo periodo sobre el listado de obras que están recogidas ya en el plan director. No obstante, insisto en que defiendo la política de establecer un ritmo de inversión que no tense los escenarios económicos y que permita una estructuración adecuada del sector.

Una vez expuestas las consideraciones generales que me permiten defender este plan director de carreteras para el periodo 1998-2005, y una vez establecidas las cifras macroeconómicas del plan, es obligado, aunque sin entrar en un pormenorizado detalle, establecer y citar cuáles son los contenidos fundamentales del mismo. En primer lugar, debo repetir que ha sido objetivo de este plan director que se constituyese como una actuación homogénea en todo el territorio de Navarra, evitando grandes actuaciones puntuales que drenen una importante cantidad de recursos económicos en detrimento del conjunto, y buscando una consolidación uniforme generalizada y con visión integradora de futuro para la totalidad de la red viaria de Navarra.

Desde un punto de vista sistemático, se ha aprovechado la redacción de este plan director de carreteras para normalizar la definición de nuestra red de carreteras, lo que nos permite su clasificación por capítulos homogéneos tanto a nivel de planificación como para su posterior seguimiento. Fruto tanto de la sistematización de la clasificación de la red viaria como del objetivo clave antes citado de plantear las inversiones con criterio de homogeneidad en el territorio, surge el cuadro que pueden observar ustedes.

Como se comprueba, la distribución porcentual de inversiones en las diferentes categorías –autovías, duplicaciones de calzada, red de interés general, red de interés de la Comunidad Foral, etcétera– se considera suficientemente equilibrada y con ello se pretende un conjunto de actuaciones homogéneas a lo largo de territorio. Por tanto, y tal y como se desprende del gráfico que tienen proyectado en la pantalla, podemos ver que en los principales grupos de actuaciones se obtienen los siguientes porcentajes. Autovías y duplicaciones de calzada, 12'6 por ciento; la red de interés general, un 20'8 por ciento; la red de interés de la Comunidad Foral, un 7'7; la red comarcal y local, el 13'7 por ciento; comarca de Pamplona, 10'4 por ciento; conservación y reposición de firmes, el 16 por ciento; resto de capítulos –proyectos y estudios, medio ambiente, etcétera–, un 18'9 por ciento. Detrás de estas cifras, y como luego pasaré a describir de forma más detallada, hay unos claros objetivos de actuación que confío en que compartan todos ustedes y que paso a exponer.

En sus principales ejes radiales la conexión de Navarra desde Pamplona con las regiones vecinas, con el resto de España y con Francia, la situación actual es la siguiente. La conexión con el sur y con el eje del Ebro cuenta con dos infraestructuras paralelas: por una parte está la N-1 y la autopista de peaje A-15 con capacidad más que suficiente para el tráfico actual y el futuro, y lo mismo sucede en la parte de abajo con la N-232 y la autopista Vasco-Aragonesa, que es la A-68. En relación con esta situación de la conexión de Pamplona con el sur y el eje del Ebro, donde se dispone de una carretera y una autopista de peaje en paralelo, el objetivo es facilitar al máximo el uso de dichas autopistas de forma que sean aprovechadas como infraestructuras disponibles y descongestionen sensiblemente las carreteras 121 y 232.

Por otra parte, las conexiones con San Sebastián y con Vitoria están perfectamente resueltas con las autovías del Norte y de la Barranta. Si bien hay que resolver la salida de Pamplona por Berrioplano.

Por tanto, los retos para los próximos años deben ser: en primer lugar, concluir el conjunto de importantes actuaciones en la N-121 hacia el norte, máxime tras la apertura de los túneles de Belate y Almandoz, potenciando tanto la salida hacia Behobia como hacia Dantxarinea. Impulsar de forma decidida el eje Pamplona-Logroño por Estella iniciando la conversión en autovía. Igualmente iniciar la conversión en autovía de la conexión Pamplona-Jaca-Huesca, dando los pasos para su transformación en una vía de gran capacidad. Plantear, decidir e iniciar, en su caso, la conexión con Francia a través del Pirineo, propiciando una mejora notable de comunicaciones por los valles de Esteribar, Erro y por el noreste de Navarra.

Me he detenido en estos ejes, ya que, al fin y al cabo, son los de mayor trascendencia para la red viaria de Navarra y en los que, con diferencia, es más elevado el número de usuarios que los utilizan.

Paso, a continuación, a plantear el enfoque global del conjunto de actuaciones. En primer lugar, en las autovías, duplicaciones de calzada, además de las importantes actuaciones ya descritas para el inicio de la conversión en autovía de la carretera Pamplona-Estella y la de Pamplona-Jaca, se acometerá igualmente a lo largo de este plan director el desdoblamiento del tramo de la N-1 entre Alsasua y Etxegarate, concluyendo de este modo la transformación en autovía de dicha carretera a su paso por Navarra. Igualmente se desdoblará la variante de Tudela con el objetivo de aliviar la presión de tráfico en dicho tramo de carretera en el que conviven el tráfico de largo recorrido con el de agitación de la zona de Tudela.

En la red de interés general, se incluye la totalidad de las carreteras nacionales que configuran los

seis ejes radiales que parten de Pamplona así como el eje del Ebro. En dicha red la actuación más significativa seguirá siendo en los próximos años la ampliación y mejora de los tramos de la N-121-A con el objetivo de concluir dentro de los ocho años de este plan director la totalidad del eje Pamplona-Francia por Behobia. En uno de los tramos más significativos de este eje, el correspondiente a Enderlatsa-Behobia, que, como saben ustedes, discurre por territorio de Guipúzcoa, se prevé contar con la colaboración de la Diputación Foral de Guipúzcoa para su construcción.

Igualmente se actuará de forma decidida, pero con las correspondientes limitaciones medioambientales, en el eje de la 121-B, donde se incluirán las variantes de Mugaire, Irurita-Elizondo y la mejora del puerto de Otxondo.

En el resto de la red de interés general, y dado que en general su estado y características son aceptables, se procederá a la realización de actuaciones localizadas que tiendan a mejorar los tramos más deficitarios, entre otros, se contempla la adecuación de la incorporación de la autopista A-15 a la carretera de Guipúzcoa en Berrioplano, que es un tema muy demandado; el tramo Estella-Los Arcos y el nuevo trazado entre Monreal e Idocin, con la circunvalación de ambas localidades.

En la tercera categoría, en la red de interés de la Comunidad Foral, se prevén actuaciones significativas, entre las que caben destacar las siguientes. La conclusión del eje transversal Estella-Tafalla-Sangüesa con la intervención entre Tafalla y Aibar; la ejecución de obra de ampliación y mejora a lo largo del eje A-15, Leiza-Santesteban, que se iniciará en 1998; y la finalización de la conexión Lumbier-Pamplona por Aoiz, y, entre otras, la adecuación de la carretera transpirenaica Burguete-Isaba.

En la cuarta categoría, en la red comarcal y local, de indiscutible interés para la estructuración y mejora de comunicaciones del territorio, se han incluido más de treinta actuaciones diferenciadas, además de prever un plan complementario en la red local para ir definiendo en años sucesivos a medida que se detecten o demanden nuevas necesidades.

Pasando a las variantes de población, en las nuevas que se van a construir se incluyen, por supuesto, las de Olague, Estella y Larráyoz. Igualmente se ejecutarán las variantes correspondientes a Puente la Reina, Ostiz, Liédena, Campanas, Sesma, Allo y Orcoyen.

Entrando ya en la comarca de Pamplona, en toda su extensión registra tradicionalmente un alto índice de actividad que ocasiona la necesidad de una intervención frecuente en su red viaria. Igualmente la aprobación de las normas urbanísticas

comarcales y la revisión del plan municipal de Pamplona pueden motivar más actuaciones en este sentido que vengan a satisfacer un interés general. Para los primeros años del plan se contemplan actuaciones entre las que caben destacar los desdoblamientos de las rondas Norte y Este, así como la construcción del túnel de Ezcaba. Por otro lado, a partir del tercer año del plan, se establece una partida económica que se definirá en función de las actuaciones que vayan consolidándose en el futuro dentro de la comarca de Pamplona.

Pasando al capítulo de estudios y proyectos, se mantiene de forma independiente a efectos presupuestarios esta partida. Para la gestión de este cometido ya se ha dado una serie de pasos que deberán reforzarse en el desarrollo del plan director de carreteras, en particular, debe acometerse una irrenunciable labor para que los proyectos tengan una elevada calidad, de forma que optimen técnica y económicamente las soluciones a construir y a partir de ahí las obras ejecutadas se diferencien lo mínimo posible de lo proyectado, para evitar así problemas y desviaciones presupuestarias.

Por otra parte, se ha procedido a centralizar la unidad de contratación y la dirección de proyectos para huir así de la dispersión existente hasta la fecha. Igualmente se acometerán iniciativas de normalización de procedimientos para la redacción de proyectos, así como la modernización y tecnificación de los mismos. Y también dentro de la partida de estudios y proyectos se ha segregado específicamente lo correspondiente a los estudios y trabajos necesarios para definir la futura conexión de Pamplona con Francia.

Pasando al capítulo de conservación y firmes, tenemos que decir que el patrimonio viario de Navarra va incrementándose con el paso de los años, no sólo por la construcción de nuevas e importantes vías de comunicación, por ejemplo, las autovías, los túneles y las rondas, sino por la labor de mejora de la red foral de carreteras. Al igual que en cualquier patrimonio es imprescindible acometer de forma decidida labores de conservación y reposición del mismo, toda vez que una dejación en esta materia acarrea gastos futuros que crecen de forma exponencial. Por ello en el plan director de carreteras se ha consolidado la estrategia de la conservación integral de la red de carreteras de Navarra, a la que se le debe dedicar un importante esfuerzo económico. Igualmente se prevé destinar una serie de inversiones sistemáticas a la renovación periódica de firmes que no debe ser superior a los diez años por tramo de carretera. No obstante, la previsión económica de esta partida es ciertamente ajustada frente a las necesidades reales y debería verse incrementada en el supuesto de que hubiera un escenario de mayor dotación económica.

Pasando al capítulo de travesías y puntos peligrosos, tenemos que decir que en cuanto a la eliminación de puntos peligrosos, debe entenderse que esta actividad es una línea de trabajo que pretende atender aquellas actuaciones localizadas que generen un peligro evidente para la circulación o molestias notorias para los usuarios de la red viaria.

Durante 1997 se ha procedido a contratar un estudio específico de los puntos negros y tramos peligrosos de la red de carreteras de Navarra que llevará, en primer lugar, a identificar de forma fehaciente los diferentes puntos especialmente peligrosos y, en consecuencia, se definirán las actuaciones que haya que realizar. Las actuaciones de tipo localizado se ejecutarán con cargo a esta partida, mientras que las actuaciones de mayor envergadura deberán realizarse con cargo a otras líneas del plan director.

Por último, en relación con el medio ambiente y gestión tecnológica, este capítulo engloba tres bloques de actuaciones diferenciados. En primer lugar, la gestión medioambiental de la red de carreteras que implica la actuación específica en zonas degradadas, la construcción de áreas de descanso o la realización de caminos peatonales que evacúen el peligro de los peatones de la red de carreteras. Por otra parte, contempla el propio mantenimiento de las zonas verdes y las zonas medioambientalmente recuperadas que afectan a nuestra red viaria. En esta partida se ha sido conservador en la dotación económica, pero se quiere ser innovador y claramente activo en su planteamiento y ejecución. La red de carreteras no sólo debe afectar lo mínimo posible al medio ambiente, sino que además debe intentar integrarse en él y, a ser posible, valorizarlo.

En segundo lugar, en este grupo económico de medio ambiente y gestión tecnológica, se incluye la partida correspondiente a seguridad vial, que afecta tanto en lo relativo a señalización, pintura y balizamiento de la red de carreteras como a la implantación de medidas pasivas de seguridad. Igualmente en este campo se deberá estar en primera línea de mejora tanto en materia de señalización viaria como adoptando las últimas propuestas en materia de seguridad en la carretera. Por último, este capítulo incluye el control de calidad de las obras a ejecutar en el plan director.

Una vez hecho el recorrido por las actuaciones y capítulos más relevantes de este plan director de carreteras de Navarra, debe indicarse que el propio plan director engloba en su espíritu, y se traducirán en hechos, otros objetivos que competen a la gestión de la red viaria navarra, tanto en cuanto a su construcción como a su posterior conservación y explotación. Estos objetivos complementarios son los siguientes.

Rigor en la gestión económica del plan director, por lo que se establecerán las oportunas medidas de seguimiento; tecnificación de las labores de gestión de la red con introducción de las herramientas informáticas y de telecomunicación adecuadas; impulso y desarrollo de las medidas de seguridad y salud laboral en las tareas de construcción y conservación de la red viaria, para lo cual ya se ha creado y dotado la sección de seguridad en la construcción, aspecto este último novedoso y que asumirá las tareas de asesoría y análisis en materia de seguridad y salud laboral a las obras afectadas por el plan director.

Para concluir mi intervención debo hacer una necesaria referencia a la incidencia de este plan director de carreteras en la ordenación del territorio y en el medio ambiente. La configuración de la red de carreteras es una de las políticas que más puede influir en la ordenación del territorio a medio y largo plazo. El presente plan director de carreteras ha tenido presente las últimas propuestas de las directrices de ordenación del territorio en Navarra y se estima que las ha asumido plenamente, especialmente en cuatro premisas básicas, que son: consolidar y potenciar los ejes de comunicación vertebradores del territorio; mejorar la accesibilidad, conectividad y fluidez de la red de carreteras; reequilibrar la red de carreteras entre sus diferentes categorías y, en cuarto lugar, contemplar futuras vías de comunicación de gran capacidad que mantengan a Navarra dentro de la trama de comunicaciones nacionales y transeuropeas. Por todo ello repito lo que ya he dicho en varios momentos de mi intervención, que este plan director de carreteras de Navarra es un documento de índole estratégico, que, a su vez, deberá irse adecuando a futuras revisiones bajo la perspectiva de la ordenación territorial correspondiente.

Por último, pero no menos importante, hay que analizar las propuestas y desarrollos del plan de carreteras en su interrelación con el medio ambiente. La construcción para la mejora de la red viaria conlleva actuaciones que en mayor o menor medida inciden en el medio ambiente. Como ya he indicado anteriormente, en el presente plan director de carreteras no se contemplan grandes actuaciones unitarias que, en general, pueden ser las que mayor impacto ambiental generan. No obstante, el avance de este plan director fue sometido a la correspondiente revisión por el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra, que emitió un informe con fecha 11 de junio de 1996. En dicho informe no se contenían limitaciones de carácter severo, salvo las posibles actuaciones en las carreteras correspondientes a la carretera N-121-B, que es la de Mugaire-Dantxarinea, y a la carretera de Eugi-Irurita.

De cualquier forma, el propio plan director contiene, como uno de sus objetivos, el respeto y, en su caso, la mejora del entorno medioambiental de las carreteras tal y como ya he indicado. Para ello se consolida en todos los ejercicios la partida específica de adecuación medioambiental, además de las propias actuaciones medioambientales que se recogen de los proyectos de obra.

Mención aparte merece el planteamiento medioambiental específico que conllevarán todos los trabajos previos para la definición y proyecto de lo que puede ser una nueva conexión viaria de gran capacidad entre Navarra y Francia.

En todo caso, todas las intervenciones en la construcción y mejora de la red viaria de Navarra se someterán al correspondiente proceso de evaluación ambiental, tanto con la solicitud del preceptivo informe o bien con el sometimiento a declaración de impacto ambiental en aquellas obras que así lo requieran.

En conclusión, señorías, ha sido para mí un honor y una gran satisfacción presentar y defender ante ustedes este primer plan director de carreteras de Navarra en el ánimo de buscar su apoyo. Navarra necesita definir su futuro, y ésta es una de las herramientas clave. Nada más, muchas gracias, quedo a su disposición.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero por su exposición. Procederemos a suspender la sesión durante cinco minutos.*

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

(SE REANUDA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 50 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Reanudamos la sesión. Vamos a proceder a dar la palabra a aquellos portavoces que quieran intervenir, por un tiempo máximo de quince minutos. Habrá luego respuestas. El Consejero responderá como considere oportuno en función de lo que planteen sus señorías, y, en segundo lugar, habrá un turno de réplica de hasta diez minutos por grupo. ¿Portavoces que quieren intervenir? Señor García Adanero, cuando quiera.*

SR. GARCIA ADANERO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, buenas tardes. En primer lugar, como no podía ser menos, agradezco la presencia del señor Consejero, del señor Miranda, del señor Sanz –que se ha ido– y del señor Purroy. Nos parece importante resaltar que por primera vez vaya a existir –creemos que en breve plazo– un plan de carreteras para toda la Comunidad Foral de Navarra. Creemos que es muy importante, como ha dicho el Consejero, por la estabilidad que supo-*

ne esa planificación para todo el sector y, además, creemos que es un plan realista y riguroso, ya que, como se puede ver, el dinero que está previsto destinar cada año a ese plan es un dinero que en estos momentos parece asequible para los presupuestos de la Comunidad Foral. Creemos también que es un plan hecho a conciencia, que se ha estudiado mucho, y no hay más que ver toda la documentación que se nos ha facilitado a los grupos para comprobarlo.

No me extenderé más ahora, simplemente les diré que cuando se abra el plazo para presentar resoluciones al plan, sí que hay que tener en cuenta que cualquier modificación que podamos hacerle tendrá que llevar como contrapartida eliminar alguna carretera, si es que queremos poner otras nuevas, o en su defecto incrementar las partidas presupuestarias que cada año tenga que destinar el Gobierno de Navarra al Departamento de Obras Públicas, con lo que eso supone.

Creo que si se aprueba este plan, se facilitará que la demagogia que muchas veces se da a la hora de hablar de carreteras y de infraestructuras quede paralizada, ya que tendremos una visión a largo plazo, como es la visión a ocho años vista. No añadiré nada más sino que esperaremos al plazo que se abra para presentar las resoluciones, y en ese momento, si es que existen, ya las debatiremos. También recalcaría que nuestro grupo cree que este plan debería aprobarse con el máximo consenso posible, porque cuanto más grande sea el consenso, lógicamente, este plan tendrá más garantías de sobrevivir en el futuro. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor García Adanero. Señor Consejero, ¿prefiere responder?*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Simplemente intervendré para agradecer al portavoz de Unión del Pueblo Navarro sus palabras y hacer mías las que decía al final, por cuanto que el deseo del Consejero es que este plan se apruebe con el mayor apoyo y consenso posible. Esperamos y deseamos que así sea.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Gracias, señor Consejero. Señor Platero, cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. PLATERO ALDA: *Muchas gracias, señora Presidenta. Agradecemos la presencia del señor Consejero, así como la del Director General y la del señor Purroy. Como ha dicho el portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, vamos a tener tiempo suficiente para estudiar el plan, aunque no debiera decir suficiente, porque analizar todo un plan de carreteras es una tarea harto difícil, pero desde nuestro grupo político hemos demandado la presencia de este plan durante*

mucho tiempo, y, efectivamente, vamos a trabajar en él con todo el rigor posible.

Nos enfrentamos a uno de los retos más importantes de las infraestructuras en Navarra, y, como ha dicho el Consejero, si se tiene en cuenta el volumen de obra desarrollado ya hasta la actualidad. Pero, sin embargo, en lo que se refiere a planificación y a gestión, nunca es tarde para desarrollar una comunidad en cuanto a infraestructuras. Nos enfrentamos a un reto importante, que es la planificación y gestión de las obras públicas en Navarra desde el año 1998 al 2005, diseño de infraestructuras que, como el propio plan contempla, y el Consejero así lo ha hecho saber, se refiere fundamentalmente a cuatro puntos que voy a repetir, porque me interesa a la hora de hacer las preguntas que quisiera que me contestase el Consejero para un mejor trabajo de este grupo político de cara a la presentación de posibles propuestas de resolución al plan.

Este diseño de infraestructuras se basa en facilitar al tejido empresarial una red de comunicación terrestre, importante para el desarrollo de nuestra Comunidad; equilibrar el territorio navarro en cuanto al desarrollo y mejora de la red comarcal y de la red local, equilibrio que va, lógicamente, en relación directa con el punto primero, porque, si no, no se podría conseguir un equilibrio económico en Navarra; en tercer lugar, incrementar la seguridad vial; y, en cuarto lugar, efectivamente, facilitar el ejercicio del ocio, algo importante también para la calidad de vida de quienes componemos esta Comunidad.

Todo plan debe ser, como ha dicho el Consejero, estratégico, efectivamente, y estoy de acuerdo tanto con el Consejero como con quien me ha precedido en el uso de la palabra, en que un plan director de carreteras debe ser estudiado con rigor y profundidad por todos los grupos políticos y contar con el mayor consenso posible, porque, en definitiva, todos nos estamos jugando el desarrollo de nuestra Comunidad. Pero, desde mi punto de vista, y una vez analizado prácticamente todo el plan, lo que diría sería que el plan carece de criterios políticos claros en el sentido de que no determina con exactitud qué infraestructuras son las estratégicas dentro del desarrollo del plan. Es decir, se nos puede presentar una serie de nuevas carreteras o la reforma de otras, pero lo que el plan no contempla quizás sean las razones por las que estas carreteras van a ser necesarias, las razones políticas que llevan a diseñar este tipo de carreteras que van a suponer el desarrollo de los cuatro puntos anteriormente expuestos y luego una cosa que es fundamental, la previsión para el futuro.

Podemos ver dentro del diseño del plan de carreteras una serie de carreteras con variantes y que este tipo de desarrollo va a llegar hasta el año

2005, pero políticamente ¿va a tener continuidad? El Consejero sí que ha dicho claramente que el plan necesita de una ampliación futura. Yo lo que digo es que políticamente debemos comprometernos a que, si vamos a iniciar el desarrollo de un plan en una serie de sectores porque queremos el desarrollo integral de la Comunidad, no se quede el desarrollo de este sector de vías de infraestructuras en el año 2005, sino que políticamente exista un consenso dentro del Parlamento para que estas infraestructuras continúen en el futuro, porque estamos todos convencidos de que, según se desarrolle el plan, muchas de ellas van a quedar parcialmente desarrolladas.

Por otra parte, políticamente lo que está claro es que hay ejes importantes a los que ha hecho alusión el Consejero. Me olvido de las grandes infraestructuras que van a terminar este año, como el eje Pamplona-Jaca o el eje Pamplona-Logroño, que hay que prever cuál va a ser el desarrollo de la infraestructura en el futuro. Voy a poner como ejemplo la creación de una vía rápida previa a la creación de una autovía o autopista.

¿Por qué no aparece en el plan director de carreteras la autopista Madrid-Tudela? Con toda seguridad me va a contestar el Consejero que la autopista Madrid-Tudela es competencia del Ministerio de Obras Públicas. Pero nosotros también tenemos una competencia dentro de la Comunidad, pues vamos a tener que prediseñar antes de que el Ministerio de Obras Públicas pueda llegar a realizar esta autopista que es fundamental para nuestra Comunidad. Diseñar supone prever. Una buena política debe adelantarse incluso al diseño de infraestructuras. El señor Consejero ha dicho que nosotros los políticos somos gestores del plan. Yo creo que no; somos gestores pero el político lo que debe hacer también es diseñar las infraestructuras a partir de criterios de desarrollo, indicar las pautas a los técnicos que van a desarrollar la infraestructura. La política la tenemos que poner nosotros.

En cuanto al segundo punto importante que trata el plan, la red interna de la Comunidad Foral, la red comarcal y la red foral, me gustaría hacer una serie de preguntas y consideraciones. Lo que se pretende es optimar las infraestructuras actuales, efectivamente, mediante la mejora de carreteras, la solución a los puntos peligrosos, las travesías de las ciudades, es decir, optimar las infraestructuras disponibles actuales. Entonces, la pregunta sería: en el problema que se suscita en la N-232 con la autopista de Navarra, ¿existe la posibilidad de integrar de una vez la autopista de Navarra dentro de la red foral?

En el tema de travesías, lo que se contempla es una serie de convenios con los ayuntamientos, y la pregunta que me hago es la siguiente. Cualquiera que viaje por nuestros pueblos se puede encontrar

en muchos de ellos con que la carretera está muy bien hecha, pero llegas a la travesía y es un auténtico desastre. El plan contempla convenios con los ayuntamientos, pero sabemos que los ayuntamientos dependen muchas veces de los planes trienales de inversiones. Entonces, ¿qué solución se va a dar al tema de travesías en tanto en cuanto los ayuntamientos no dispongan de las infraestructuras necesarias que permitan, por lo menos, que el firme sea correcto y no ocurra lo que está ocurriendo en la actualidad?

En el tema de conservación de firmes, todos sabemos, y muy bien lo ha dicho el Consejero, que existe una contratación privada, pero se está dando en la actualidad –y yo no quisiera que ocurriera en el plan director de carreteras– que únicamente se corrige la zona de vehículos y no se corrigen los arcenes. En la actualidad se está haciendo una adecuación de carreteras que está contemplada dentro del plan, pero que es parcial. Es decir, los arcenes no se están adecuando correctamente en Navarra.

En cuanto a la seguridad vial, a la que también ha hecho referencia el Consejero, como no podía ser menos, pienso que un plan tan importante y con un espacio de ocho años debe tener la seguridad vial como tema prioritario. Yo podría decir que la actual señalización en las obras que se están ejecutando en la actualidad no es la correcta. Creo que el Consejero ha dicho que se va a trabajar especialmente en el tema de seguridad vial. Si vamos por Europa y pasamos por carreteras que están realizando obras, la seguridad vial dista mucho de la que vemos en la Comunidad Foral de Navarra, porque puede haber accidentes y el peligro es inminente. Yo puedo decir, porque viajo todos los días a Estella, que en la obra que se está haciendo en la corrección de la carretera de acceso a Mañeru la señalización son dos lucecillas y por la noche la gente que sea foránea puede darse un tortazo impresionante. Todavía no ha ocurrido nada, pero creo que la señalización vertical y horizontal es fundamental para la seguridad vial en toda Navarra.

En cuanto al medio ambiente, efectivamente, el plan de carreteras se entregó a la Consejería de Medio Ambiente. El estudio creo que ha sido exhaustivo e importante, pero el plan no contempla, por ejemplo, el problema de la prohibición de vehículos pesados en zonas donde existen acuíferos, y creo que sería fundamental tenerlo en cuenta. Otro tema, a pesar de que no entra dentro del plan, pero que es de seguridad vial, y no sé si corresponde al Departamento, es el tema de las gasolineras. Una cosa es que tengamos una buena infraestructura y otra cosa es que uno vaya de Logroño a Pamplona y se quede sin gasolina a partir de las diez de la noche. Yo le preguntaría al Consejero si existe alguna forma o posibilidad de convenio con las

gasolineras. Estamos hablando de infraestructuras, pero fundamentalmente tenemos que dirigirnos a quien lleva el coche y a quien va a utilizar las infraestructuras de Navarra.

Y, por último, y perdón por la extensión, pero me parece que es un tema importantísimo, en el tema de estudios y proyectos, el plan, como ha dicho el Consejero, permite, no sé si le he entendido bien o mal, que no existan restricciones en el futuro en los presupuestos, porque vamos a tener un horizonte de ocho años en el que, efectivamente, vamos a saber lo que nos vamos a tener que gastar y podemos prever y diseñar, pero el plan también dice que está abierto a mayores inversiones, es decir, que no es restrictivo. Quisiera que el Consejero me aclarara eso de que va a haber posibilidad de mayores inversiones en aquellas cosas que sean urgentes y prioritarias, pues a pesar de que el presupuesto lo vamos a tener muy claro, el propio plan creo que contempla que lo que nosotros vayamos a aprobar en el Parlamento, en la gestión diaria por parte del Departamento va a existir la posibilidad de corregir carreteras que a lo mejor no están diseñadas o mejoradas en el plan director de carreteras.

Respecto a la posibilidad que nos va a dar el plan de conocer los presupuestos que vamos a tener, yo le pregunto al Consejero, ¿ello va a permitir la creación o la mejora de la tan demandada oficina de proyectos?, proyectos que normalmente suelen ser solicitados por empresas externas al Gobierno de Navarra. De tal manera que si los proyectos los hacemos en el Gobierno de Navarra, ¿va a existir un mejor seguimiento y un mejor control de las obras? Es decir, ¿tiene idea de dotar al Departamento de medios mejores y necesarios? ¿Va a incidir el plan en una mejora y una mejor dotación de medios para el Departamento?

Por último, se habla de que el plan va a contar con una unidad de seguimiento. Me gustaría que me explicase cómo va a ser esa unidad, qué estructura va a tener. En definitiva, que lo que vamos a pretender aquí es un diseño de las vías de comunicación modernizándolas tanto en la red de interés general, la red de interés de la Comunidad Foral, la comarcal, la local, la nacional, la internacional. Tendremos que, efectivamente, estudiarlo con toda la seriedad de tal manera que Navarra no se quede sin comunicaciones a nivel nacional e internacional que permitan la mejora económica de nuestra Comunidad.

En definitiva, señor Consejero, cuente con la colaboración absoluta de quien le habla como portavoz del Partido Socialista y con mi grupo parlamentario. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Platero. Señor Consejero, cuando quiera, tiene la palabra para responder.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, le agradezco, señor Platero, su colaboración y su apoyo. Voy a intentar contestar a las preguntas. Efectivamente, se trata de un plan estratégico que tiene los objetivos que usted ha dicho, que son facilitar al tejido industrial de unas buenas vías de comunicación y el equilibrio entre todas las zonas de Navarra, porque hasta ahora, como hemos dicho, las grandes obras se han centrado en la zona norte y en lo que es la comarca de Pamplona. Se pretende con él mejorar la seguridad vial y facilitar el ocio ya en las puertas del siglo XXI a una sociedad que es la sociedad del ocio, la gente cada vez tiene más tiempo para disfrutarlo, y uno de los procedimientos es el de trasladarse de un sitio a otro, y para eso necesitan tener unas buenas vías de comunicación.*

Efectivamente, éste es un plan para ocho años. Entendemos, y ya lo hemos dicho en nuestra primera intervención, que es un plazo prudencial para poder realizar una planificación en la cual va a haber dos cuatrienios, el primero de ellos del 98 al 2001, en el cual está más concretado todo, y en el segundo que está sin definir de una manera detallada y que, como he dicho también en mi intervención, lo que habrá que hacer cuando se llegue al año 2001 es definir ese segundo cuatrienio y solaparlo con el siguiente, de tal manera que siempre tengamos una planificación de ocho años.

Decía que el plan carece de criterios políticos claros y preguntaba cuáles son las razones necesarias para las actuaciones en las carreteras de Pamplona-Logroño y Pamplona-Jaca. Me parece que lo he intentado explicar en mi intervención: son dos vías de comunicación importantes, donde existe una intensidad de tráfico fuerte y lo que se requiere es ejercitar una serie de actuaciones en estas dos vías. Por eso, en el caso de la primera de ellas, la de Pamplona-Estella, en el plan está contemplado desdoblarse el tramo de Zizur-Astráin, de forma que tengamos autovía hasta Astráin, y luego mejorar con tres variantes, la de Estella, cuya ejecución, como saben ustedes, empezará en las próximas semanas, para continuar después con la variante de Puente la Reina y con la de Legarda, de tal forma que esta vía quede sensiblemente mejorada. Y siguiendo hacia Logroño está también el tramo de carretera desde donde termine la variante de Estella, desde Ayegui, hasta Los Arcos, que también mejorará.

Lo mismo nos ocurre con otra vía importante y que, además, es una vía de comunicación que puede conectar desde San Sebastián y Vitoria, que ya van a estar unidas con Pamplona por autovía, pues en un eje que puede ser paralelo al del valle del Ebro, el de la carretera de Pamplona-Zarago-

za, y que conectan unas ciudades importantes, como son Pamplona, Huesca o Lérida. Las actuaciones que están contempladas en el plan son: el desdoblamiento del tramo Noáin-cruce de Urroz Campanas, y luego, como también he dicho, va a ser la circunvalación de Monreal e Idocin y Liédena, con lo cual se mejora sensiblemente esta vía de comunicación en el tramo de Navarra, que servirá en este caso para facilitar el ocio, como ya he dicho, y que era una de las cuatro premisas que indicaba el señor Platero, y que servirá para conectar dos valles como son el de Roncal y el de Salazar con Pamplona. Esto con independencia de gestiones que se están realizando también con el Ministerio de Fomento y con la Diputación General de Aragón para tratar de que se pueda unir Pamplona con Jaca por una autovía.

Preguntaba por qué no está contemplada la autopista Madrid-Tudela en este plan. Efectivamente, porque ésta es una vía que es competencia del Ministerio de Fomento, en el cual Navarra poco tiene que decir.

También en este plan director de carreteras hay una partida muy pequeña, creo que de 240 millones, destinada a otra posible vía de comunicación, que sería la autopista de Pamplona a Francia. Millones que son sólo para estudios y proyectos, ya que sería una autopista de peaje, por tanto, para sacarla a concesión.

Respecto a las actuaciones en la red comarcal y local, en el gráfico que se les ha proyectado se ve que hay unas partidas importantes, como que el 13'7 por ciento de esos 133.000 millones va a destinarse a la mejora de la red comarcal y local, que es una de las que más perjudicada se ha visto en los últimos años por las grandes inversiones realizadas en las autovías, los túneles y el cinturón de Pamplona. Por eso se dedica una partida importante, el 13'7, al cual también habría que añadir el 16 por ciento para conservación y firmes. Casi tenemos un 30 por ciento para estas actuaciones que no están definidas en el plan, porque se tendrán que ver a lo largo de los años.

También comentaba lo de integrar la red de la autopista de Navarra dentro de la red foral. Como saben ustedes, en estos momentos nos encontramos en conversaciones con la concesionaria de la autopista de Navarra, porque el objetivo que tenemos desde el Departamento es tratar de que se desvíe el mayor tráfico posible de las dos carreteras, la 121, Pamplona-Tudela, y la 232, carretera del Ebro, hacia las dos autopistas. En estos momentos, como les decía, estamos en conversaciones con Audenasa, y nuestra intención es conseguir que los peajes puedan ser reducidos de una manera sensible para que puedan ser utilizados por el mayor número posible de usuarios. Esto llevará a que se tenga que aumentar el plazo de la concesión de esta auto-

pista y, por lo tanto, esto hará que la integración en la red de carreteras de la Comunidad tenga que demorarse en el tiempo.

Hablaba de las travesías de los municipios, que vamos por las carreteras, llegamos a los pueblos y nos encontramos con que las travesías están en una situación deficiente. Aquí lo que sucede es que para realizar estas obras hay que llegar a acuerdos, a convenios con los ayuntamientos, y para eso es necesario que previamente hayan sido incluidas estas obras dentro del plan trienal de carreteras, porque el Departamento de Obras Públicas es competente en una serie de actuaciones pero no en todas ellas. Y como además los municipios tienen que aportar una cantidad de dinero, pues es necesario que previamente estén incluidas en el plan trienal.

Estoy totalmente de acuerdo con lo que dice de la seguridad vial, sobre todo de las obras, y le puedo decir que es una preocupación del Consejero y sobre todo del Director General, que lo tengo sentado a mi derecha, que esto se mejore. Cuando vamos por las carreteras de Navarra y vemos alguna obra, detectamos esas deficiencias y tratamos de subsanarlas. Lo que le puedo decir es que se ha creado una sección específica para ello, que es la de la seguridad vial en la construcción. Estamos haciendo lo posible para que vaya mejorando y esperemos que así sea y seguiremos insistiendo.

Hablaba de las zonas de acuíferos, lo que sucede es que no es un tema de Obras Públicas, sino de Transportes. Nos podía haber hablado el Director General de Transportes y Comunicaciones, pero ya se ha ausentado. De todas formas lo miraremos y lo analizaremos.

En relación con las gasolineras, efectivamente, podemos tener unas buenas carreteras, pero si luego no podemos andar por ellas porque en determinadas horas no están abiertas las estaciones de servicio, supone un problema. No es una materia competencia del Departamento de Obras Públicas, es de algún otro departamento del Gobierno. Esta misma mañana he recibido un informe del Departamento de Comercio, además de esa misma carretera de Pamplona a Logroño, porque por la noche me parece que no hay ninguna gasolinera abierta. Lo que pasa es que las estaciones de servicio creo que tienen libertad de horario y dicen que no les es rentable tener las gasolineras abiertas por la noche. No obstante, habrá que intentar, a través de la asociación de gasolineras, llegar a algún tipo de acuerdo, porque tendrán libertad pero también es un servicio público y hay que atender a los usuarios de las carreteras las 24 horas del día.

Hablaba después de los proyectos. Nuestro objetivo es que los proyectos se hagan bien y que sean proyectos de calidad para que después, a la

hora de tener que realizar la obra, las diferencias y también las desviaciones económicas sean las mínimas posibles. Para eso, como saben ustedes, dentro del Departamento se ha potenciado una sección de planeamiento donde en estos momentos hay un ingeniero de caminos y un ingeniero técnico. No obstante, entendemos que no es aconsejable tener una oficina de proyectos dentro del Departamento, sino que es mejor seguir como hasta ahora, contratando los proyectos fuera del Departamento y que luego sean supervisados por esa oficina, ya que de la otra forma habría que tener una gran plantilla de ingenieros y técnicos, y, además, creo que no podríamos garantizar que la calidad fuese la mejor. Entonces, entendemos que el camino idóneo es éste, es decir, tener una sección donde se analicen, se supervisen los proyectos y que éstos sean realizados como hasta ahora por estudios ajenos al Departamento. Lo que sí podemos decir es que en estos momentos los que los elaboran saben que los tienen que hacer bien, y es más, en alguna obra importante que se ha adjudicado durante este año ha habido algún retraso de varios meses en la entrega y la excusa es que ahora queremos que los proyectos se hagan bien, cosa que tenía que haber sido un objetivo de siempre en el Departamento de Obras Públicas. Y no sé si me he dejado alguna cosa más. Sólo me queda agradecerle...

SR. PLATERO ALDA: Con permiso de la Presidenta, pues es una pregunta que me interesa mucho que me la responda. Se habla de una unidad de seguimiento del plan, me gustaría saber cómo han diseñado esta unidad.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): La unidad de seguimiento del plan es esa sección de planeamiento que ya está creada y que, como le digo, está encabezada por un ingeniero de caminos, luego hay un ingeniero técnico de obras públicas y no sé qué más personal. Hay una de seguimiento del plan y otra de proyectos. Son dos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. Señor Larrayoz, cuando quiera tiene la palabra.

SR. LARRAYOZ LEZAUN: Gracias, señora Presidenta. Agradezco la exposición que ha hecho el señor Consejero del plan de carreteras y a continuación vamos a exponer una primera aproximación de Convergencia de Demócratas de Navarra acerca de dicho plan.

En primer lugar, querría plantearle al señor Consejero, a efectos de saber exactamente dónde nos encontramos, el grado de intervención que ha tenido el consulting cuyo anagrama aparece en la tapa del documento entregado, que creo que es éste, ETT. ¿La intervención ha sido total en la ela-

boración del trabajo? ¿Qué documentación, qué materiales, qué criterios se le aportaron? ¿Cuándo se entregó ese trabajo? ¿Cuál es el conocimiento, la vinculación, los antecedentes, trabajos, etcétera, en definitiva, la relación que ha tenido esta consultoría con este territorio? Del trabajo elaborado por la consultoría, en su caso, ¿cuál ha sido el grado de innovaciones, aportaciones, modificaciones realizadas por el Gobierno de Navarra y por cada uno de sus Departamentos?

Por otra parte, quisiéramos conocer un poco los trámites que ha realizado el Consejero o los directivos de su Departamento con los sectores sociales, económicos, que tienen una mayor implicación o relación con el contenido del plan de carreteras. Así mismo, si va a ser sometido, como ocurre en otros planes, a algún periodo de información al público. ¿Qué ha sucedido en la tramitación del plan desde el momento en que el Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda informa acerca de una aproximación respecto del impacto, de la repercusión que el contenido del plan tendría en el medio ambiente?

Como le digo, y desde luego estando en una primera participación en la tramitación parlamentaria de este plan de carreteras, consideramos que el plan por supuesto es sectorial, como muy bien se desprende de su denominación, pero es sectorial y además tiene una visión restringida, a nuestro modo de ver, de lo que sería ese sector. Bien es cierto que este es un documento de síntesis, y alguna de las cuestiones que voy a decir pueden estar contenidas o desarrolladas en otros documentos del plan, y en ese caso pediría disculpas por decir que no está incluido o no está considerado en todo o con la intensidad que consideramos debiera tener. Así, por ejemplo, notamos –y creo que en esta argumentación ha sido también parte del portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra– que faltan pautas para relacionar el contenido y la implementación de este plan con otros sectores también más o menos directamente vinculados, porque al final la suma de los sectores es, en definitiva, el desarrollo, o lo que es deseable que fuera todo un cuerpo y que integrara los diferentes aspectos que conducirían a un desarrollo del todo que es la Comunidad Foral de Navarra. Y lo que queremos es que ese desarrollo sea el óptimo, el mejor o el más elevado posible, y creo que, además, en esta línea estaremos todos de acuerdo. Por lo menos, sí entendemos que tendría que haber una especie de pautas.

No se contiene tampoco el modo, que creo que debiera ser un objetivo, de garantizar lo que se suele llamar la defensa de la carretera. Al final, una parte importante de carreteras resulta que son invadidas por las actuaciones de todo tipo que exigen la construcción de otras nuevas carreteras.

Bueno, la defensa de las carreteras creemos que debiera estar contemplada y garantizada.

En cuanto a la seguridad viaria, nos alegramos de que haya sido repetido en diferentes ocasiones en la exposición, así como en las intervenciones de los demás portavoces, puesto que está al cabo de la calle el problema que existe en cuanto a la seguridad, es decir, cuando no hay seguridad se producen accidentes, que desgraciadamente cada vez son más frecuentes y de una gravedad inusitada, por muy diversos motivos, pero queremos poner énfasis en la idea de seguridad viaria. A la idea de seguridad hay que darle un sentido comprensivo y global también de servicios en la carretera, regularizar y establecer criterios con respecto al tema de las gasolineras. Las gasolineras, aunque hoy en día esté liberalizado el sector, son un servicio de absoluta necesidad. La existencia de teléfonos. Fijar unos plazos determinantes rápidos y económicos para terminar ya con los pasos a nivel que todavía siguen existiendo en Navarra. Alguna previsión acerca de educación vial, creo que tampoco se recoge. Pongo énfasis también porque la verdad es que la señalización que existe en Navarra, aunque se está también actualizando, pues es un poco incompleta o deficiente, y hacer el gasto necesario para la señalización, que, además de ser una ayuda para todo conductor, es un factor que colabora en la seguridad vial por la seguridad que le da al propio conductor y no le distrae.

Respecto de la actuación ambiental, que, dicho sea de paso, dentro de poco va a ser absolutamente obligatoria en todos los proyectos y no sólo como ahora en los proyectos de gran transcendencia, iremos trabajando sobre el plan. Probablemente figurará, pero creo que tendría que contenerse el compromiso de que exista dentro de la partida total del presupuesto, como existe en muchas partidas, un porcentaje dedicado a la recuperación ambiental de los márgenes de las obras públicas de carreteras previstas en el plan.

Respecto de la unidad de seguimiento indicada en este plan, a la cual ha hecho referencia en dos ocasiones, por lo menos, el portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, y que, efectivamente, es una materia de gran interés, yo la ampliaría y sugeriría que el objetivo de esa unidad de seguimiento –no sé exactamente la denominación concreta– se amplíe a otros contenidos también vinculados a lo que serían las comunicaciones, no solamente a carreteras.

Las categorías de las carreteras es un tema importante que debiera contenerse. Aquí hay diferentes categorías de carreteras, pero que, a su vez, debe llevar a diferentes categorías y a diferentes criterios de construcción, por lo menos la fijación de unos mínimos, unos criterios de construcción según categorías. Criterios también para los nue-

vos trazados, y yo me permito coger dos ejemplos de lo que creo que se ha comentado en este momento. Se ha comentado que está planteada la variante de Legarda, pero es a modo de ejemplo, yo me planteo ahora ¿cuál es el criterio que se ha seguido para en Legarda, en la carretera Pamplona-Logroño, construir una variante? Porque, claro, podemos optar por ensanchar la carretera actual hasta convertirla en autovía, bien es cierto que eso llevaría consigo unas expropiaciones y un coste, pero si hacemos una variante, también tiene un coste, el de la nueva variante, también supone un impacto ambiental que podrá ser mitigado o disminuido por el nuevo proyecto y supondrá una disminución del suelo, del medio natural. Entonces, creo que hay que valorar una serie de factores previos.

Otro ejemplo que ha salido también, las variantes Norte y Este de Pamplona, que van a ser desdobladas. Cuando quiera es tarde. No lo estoy diciendo como una carga para este Gobierno, en absoluto. Lo que ocurre es que nacieron y se proyectaron, por lo menos, desde nuestro punto de vista, con un diseño y una posibilidad de recibir tráfico que no se correspondía con la realidad. Hay que valorar, porque aquí no se trata de cortar muchas cintas y de inaugurar carreteras, lo cual es una cosa muy vistosa sobre todo en los meses anteriores a cuando hay elecciones, sino que se trata de invertir los recursos de la forma más rentable bajo todos los aspectos de rentabilidad. Entonces, se hicieron la Norte y la Este, ahí están. Ahora hay que desdoblarlas, ¿qué problema va a tener en el tráfico? Por muy bien que se haga el proyecto de ejecución y de ampliación, ¿qué incidencia va a tener en el tráfico? Va a tener una incidencia fuerte en el anillo perimetral de Pamplona, que, dicho sea de paso, no está terminado. Estamos en el siglo XXI prácticamente, y es una de las pocas ciudades españolas que no tiene un anillo perimetral en condiciones y capaz de asumir el tráfico.

Por otra parte, hay casos en los que se ha construido una variante espléndida con un tráfico que se realiza en unas condiciones magníficas, pero sales de la variante y te encuentras con la carretera antigua y a veces con una curva que verdaderamente es una trampa en el tráfico. Por ejemplo, la variante de Sangüesa: termina la variante y acabas en un puente.

Por otra parte, se ha insistido en que el plan es estratégico. Evidentemente, todos los planes tienen que ser estratégicos, pero en parte. Por encima de todo, los planes tienen que ser realistas y hay que dar respuesta inmediata o lo más rápidamente posible a los problemas que existen en la realidad. No se trata tanto, a nuestro modo de ver, de ofrecer unos grandes números, llamativos, sino de poner los medios oportunos para solucionar las carencias y los problemas que existen actualmente. En este

sentido, queremos que se oiga nuestro criterio, por lo menos en el trámite parlamentario, y es que hay que establecer unas prioridades y ser taxativos con esas prioridades. Se insiste por lo menos dos veces en el documento de síntesis del plan, en que no se van a hacer grandes actuaciones. Bueno las actuaciones no son ni grandes ni pequeñas, son las que hay que hacer. Estamos hablando de la posible autovía a Francia o a Huesca. Entiendo que son grandes actuaciones, pero eso no creo que es ni bueno ni malo, hay que hacer las actuaciones que sean necesarias para dotar, efectivamente, de unas carreteras a la Comunidad Foral, como históricamente las tuvo, y a ver si cuando llegue el próximo siglo vuelve a tenerlas.

Dentro de esa jerarquía y de esas prioridades, el anillo de Pamplona hay que terminarlo y, además, hay que ampliarlo.

Creo que la Consejería insiste en esa idea de la autopista a Francia por Sorogáin, y la vincula a la autopista Madrid-Tudela, bien es cierto que introduce la prudencia necesaria para todo político y dice que en el caso de que exista esta autovía Madrid-Tudela, que, según parece, está pero que muy lejos de ser realidad, y conste que nosotros estamos deseando que sea realidad. En todo caso, y creo que está preguntado por ahí, de alguna manera, vamos a ver si facilitamos la llegada por carretera a Madrid a través de otros medios.

Nosotros le damos importancia a la autovía hacia Jaca, en definitiva, a conectar con el túnel de Somport, pero, evidentemente, estamos hablando de Navarra. Le damos importancia y creemos que, a diferencia de lo que ha expuesto el señor Consejero, va a tener gran importancia, no ya en el futuro, sino próximamente, por todo ese tráfico que va a recoger desde el centro de España, desde la parte de Levante. No se habla para nada en esa autovía del posible futuro recrecimiento del embalse de Yesa, pero estamos seguros de que lo va a tener en cuenta, señor Consejero.

No se citan tampoco las normas urbanísticas comarcales, actualmente en trámite, y respecto de la duplicación —y con esto estoy ya terminando— y vinculo lo que voy a decir a las prioridades, la duplicación viaria de la comarca de Pamplona con Logroño, con Jaca, por el túnel de Somport, esto tiene que ser una prioridad evidente. Así como la duplicación de la vía después de la salida de la autopista de Navarra para ir a Madrid en el trozo que discurre por la Comunidad Foral de Navarra.

No son más que pinceladas o consideraciones en este primer encuentro sobre la tramitación del plan de carreteras, en el que, por supuesto, estamos trabajando, e intentaremos aportar nuestros criterios que esperamos que sean recogidos por esta

Comisión. Por el momento, señor Consejero, nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteгуía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Larráyoз. Señor Consejero, cuando quiera, tiene la palabra para poder responder.

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): Muchas gracias, señora Presidenta. Voy a intentar contestar a todas estas cuestiones que el señor Larráyoз ha planteado. Voy a ver si he tomado nota de todas ellas.

Preguntaba, en primer lugar, quién es ETT, que aparece en la portada, Ingeniería, Transporte, Urbanismo. Pues, como sabrá el señor Larráyoз, el trabajo material de todos los planes directores de carreteras lo realizan consultorías, pero luego las directrices del plan se han realizado en el Departamento al cien por cien. Es decir, ETT es un mero ejecutor material de un plan, pero, como le digo, todo lo demás está hecho en el Departamento. Este es un plan que ha sido elaborado por el Gobierno de Navarra y que se trae al Parlamento, donde están los representantes de todos los navarros, y que entendemos que es donde tiene que ser debatido.

Dice que faltan pautas para conectarlo con otros sectores, pues para eso están las directrices de ordenación del territorio, que se ha trabajado con ellas y todavía no he recibido el orden del día, pero creo que van a la sesión de Gobierno del próximo lunes, y si no es entonces será al siguiente lunes. Pues a partir de esas pautas se ha hecho este plan.

Me hablaba de la defensa de las carreteras. Tengo que decirle que en relación con toda esta materia de defensa de las carreteras, en lo que queda de esta legislatura, en el año y medio próximo, se va a realizar una compilación y se va a actualizar toda la normativa vigente.

Hablaba el señor Larráyoз del tema que también nos había indicado el señor Platero, de las gasolineras. Como le he dicho, las gasolineras no son competencia del Departamento de Obras Públicas, salvo en una cuestión, la de la seguridad vial. Nosotros mantenemos buenas relaciones con la asociación de estaciones de servicio y, como le he dicho, estamos en estos momentos mirando, sobre todo, ese tema puntual que nos han indicado, que es la carretera de Pamplona a Logroño, e intentaremos ver la forma de que se pueda mejorar.

Sobre el tema de teléfonos, lo mismo. Creo que hay teléfonos en las estaciones de servicio. De momento en España no he visto lo que, por ejemplo, hay en el Reino Unido, cabinas telefónicas en medio de las carreteras. Eso no lo he visto aquí en España, pero se puede hablar también con los operadores de telefonía, aunque en estos momentos

tampoco es tan importante, porque existen los teléfonos móviles, y poco a poco habrá una mayor cobertura con los dos sistemas. Esperemos que con eso se pueda solucionar.

Respecto a los pasos a nivel, le puedo decir que en estos momentos nosotros estamos en conversaciones con el Ministerio de Fomento para corregir pasos a nivel y espero que próximamente podamos dar a conocer algún posible acuerdo al que se pueda llegar con el Ministerio.

Hablaba de la seguridad vial. En estos momentos se va a crear una comisión de seguridad vial en la cual van a estar nuestro Departamento con otros dos Departamentos del Gobierno de Navarra implicados, uno de ellos el de Interior por todo el tema de Policía Foral y el Departamento de Educación por lo que se refiere a educación vial y para poder instruir y formar a las nuevas generaciones sobre toda esta materia de la seguridad vial.

Otro punto que tocaba usted era el de la declaración ambiental. Dice que se le dedique un porcentaje. Pues, si no estoy mal informado, me parece que en el plan se recoge una partida de 175 millones de pesetas al año, que es más del 1 por ciento, pero es que, además, como dirían los catalanes, a más a más, todas las obras tienen también su partida correspondiente para esta materia. Por lo tanto, está recogido.

Habla de los diferentes tipos de carreteras según categorías. Los criterios de construcción están recogidos en el documento, en el plan director que se les ha entregado, y ahí están los criterios de cómo se tienen que construir las carreteras según la categoría a que pertenezcan.

También pregunta sobre los criterios por los cuales se hará la variante de Legarda. En estos momentos hemos hablado de que es un eje que quizá no sea tan prioritario como el de Jaca, aunque si miro hacia la parte izquierda, hacia el señor Platero, a lo mejor me dice que no, y no porque el señor Platero sea de Estella, sino porque mucha gente que utiliza la carretera de Pamplona a Logroño dice que es un eje muy importante y que ahora hay que dedicarle esfuerzo y dinero. He dicho las actuaciones que se van a seguir, el desdoblamiento del tramo hasta Astráin, después las variantes de Estella, la de Puente la Reina y ésta de Legarda. En Legarda lo que sucede, según tengo entendido, es que hay dos casas que impiden que se pueda desdoblarse esa carretera y por esa razón hay que hacer una variante. De todas formas, el proyecto está sin definir porque, como pueden ver ustedes en el documento que se les ha entregado, el presupuesto de esta variante es de 400 millones de pesetas, pero está prevista para el último año del plan, para el año 2005, por lo tanto, está todavía sin concretar este proyecto.

Hablaba usted de las variantes Este y Norte de Pamplona, y decía que cuando quiera es tarde. Efectivamente, en el Departamento así se ha entendido y por eso se han puesto como unas actuaciones prioritarias, que creo que están previstas para los primeros años, para el año 99. Se estudiará la incidencia en el tráfico para que cuando se desdoble sea la menor posible.

Hablaba también del anillo de Pamplona, entre otras actuaciones, también está contemplada ésta, y creo que en los primeros años, el túnel de Ezcaba.

Hablaba, y ya se lo he oído comentar en alguna otra ocasión, del corte de cintas y la inauguración de carreteras, incluso alguna vez me decía usted que había que invitar a los antecesores, alcaldes y ex alcaldes. Efectivamente, y eso se lo podía decir a su alcalde de Pamplona, que, por ejemplo, inauguró el parque de Yamaguchi y no nos dijo absolutamente nada, y eso que el Departamento había puesto una cantidad importante de dinero, y no recibimos invitación. Dice que es vistoso y que se hace en los últimos meses de la legislatura, próximamente vamos a tener dos inauguraciones, como van a ser los túneles de Belate y Almádoz y el nudo de Alsasua, y va a ser en este año 97, y todavía queda mucha legislatura.

Decía que los planes tienen que ser estratégicos y realistas. Bueno pues esto es lo que hemos intentado hacer. Habla de grandes números, me parece que en mi exposición primera hemos hablado de una serie de obras, pero es que luego están todas las actuaciones detalladas con cantidad de dinero y con la programación a lo largo de los años. Por lo tanto, que sean grandes números pues no lo sé. Yo creo que más concreción es difícil dar.

También decía que lo que hay que hacer es solucionar los problemas. Pues eso es lo que se ha intentado y por eso son las actuaciones. No se ha hecho de una forma arbitraria. No ponemos el dedo en un punto del mapa y decimos que ahí actuamos. No. Se han estudiado los problemas y se está tratando de buscar las soluciones.

Dice que no hay grandes actuaciones. Nosotros llamamos grandes actuaciones a las autovías, a los túneles, a las rondas de Pamplona. Esas grandes actuaciones parece que ya, afortunadamente, han desaparecido, y lo que son inversiones de 133.000 millones de pesetas en ocho años, que son las que se pueden hacer y que son grandes o pequeñas, son las que entendemos necesarias.

Decía usted que la autopista a Francia estaba vinculada a la autopista de Tudela y que es algo que está muy verde. Pues usted debe de tener una información cualificada, porque ésa no es la información que tenemos nosotros, y es de primera mano. Sabemos que el tercer tramo de la autopista Madrid-Tudela, que es el de Medinaceli-Tudela,

puede salir próximamente. El primer tramo es el de Madrid-Guadalajara y el tercero es el de Medinaceli-Tudela. Esta es una información que tenemos de primera mano. Y la autopista a Francia creemos que es algo importante para Navarra, que va a servir para descongestionar un punto que en estos momentos está saturado de tráfico, como es toda la parte de Behobia, que puede ser de un gran valor estratégico también para Navarra y que servirá para que las conexiones entre Lisboa y Madrid con París puedan pasar por Pamplona y que crucen toda Navarra.

Decía usted que la prioridad evidente era la de la autovía a Jaca. Estamos también trabajando en esa línea con el Ministerio, como ya he dicho antes, y con la Diputación General de Aragón. Entendemos que es una prioridad importante no sólo por todo el tráfico que hay los fines de semana, aunque algunos dicen que eso es sólo para los ricos, pero debe de haber muchos ricos, porque las caravanas que se producen los fines de semana son grandes.

Que esto debe servir para unir con el túnel de Somport, pues sí. Puede unir con el túnel de Somport, pero usted sabe muy bien que va a ser un túnel de dos vías. Por lo tanto, hacer una autovía para luego llegar a un túnel que va a ser un cuello de botella no sé hasta qué punto es bueno.

Y, por último, decía que no se habían tenido en cuenta las normas urbanísticas comarcales. En mi intervención, cuando hablaba de la comarca de Pamplona, decía que la comarca de Pamplona en toda su extensión registra tradicionalmente un alto índice de actividad que ocasiona la necesidad de una intervención frecuente en su red viaria. Igualmente la aprobación de las normas urbanísticas comarcales y la revisión del plan municipal de Pamplona pueden motivar más actuaciones en este sentido que vengán a satisfacer un interés general, por lo tanto, están contempladas. No sé si me dejo algún punto. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Señor Nuin, cuando quiera.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Gracias al Consejero y a los técnicos del Departamento por la presentación que nos han hecho del plan de carreteras ante la Comisión de Obras Públicas.*

En primer lugar, quisiera hacer un comentario sobre los recursos que constan en el plan para financiar las actuaciones que se van a realizar durante los próximos ocho años y que el Departamento hoy nos ha explicado aquí. Primero, quisiera agradecer la forma en que se nos han presentado las cifras, porque yo creo que es bastante ilustrativo el cuadro en el cual aparecen las pesetas corrientes y constantes de las actuaciones en años

pasados. Fijándonos en la columna de la derecha, podemos ver el esfuerzo que se ha realizado en pesetas de 1997, en pesetas de hoy. Y nos damos cuenta de que ha sido realmente muy importante. No obstante, yo creo que habría sido muy interesante también que nos hubieran puesto las pesetas de los próximos ocho años también en parámetros constantes, en pesetas de 1997, porque así nos hubiéramos podido hacer una idea más clara sobre la reducción importante, sin lugar a dudas, que va a experimentar la inversión en carreteras en Navarra de aquí al año 2005, si este plan se cumple en estos términos en los que aquí se nos ha presentado y con estos recursos.

En todo caso, calculo que por las cifras que se nos han dado, los años 98 al 2005 comparados con los años 90 al 97 van a representar una inversión 40 o 50 por ciento inferior a la de los ocho años anteriores. Ese sería un dato que exacto matemáticamente no lo puedo tener aquí en estos momentos, pero que no nos alejaríamos mucho de la realidad si lo valorásemos así. Y es que, efectivamente, al margen de que se hayan hecho grandes actuaciones en el pasado y que esas actuaciones, evidentemente, hagan que lo que quede por hacer sea menor, lo cierto es que de este plan se desprende que se ha empleado una restricción presupuestaria que, a nuestro juicio, quizá haya sido excesiva. Me estoy refiriendo en concreto a algo que en el propio plan aparece en la página 10, y es que se parte de una inversión para 1998 de 15.000 millones de pesetas y en los años y ejercicios siguientes se va a presupuestar por debajo del crecimiento previsto para la economía y la inflación. Es decir, que partamos de que los recursos que se van a dar de aquí al año 2005 para el Departamento de Obras Públicas en el plan de carreteras van a crecer a un ritmo inferior al del crecimiento de la actividad económica, significa que van a crecer, a no ser que haya una hecatombe fiscal –y esperemos que no la haya por muchas reformas que se traigan a este Parlamento– a un ritmo inferior al crecimiento de los ingresos de los propios presupuestos. Con lo cual, creo que sí que hay un nivel de restricción excesivamente importante, inusual, muy fuerte, incluso eso se denota en algunas de las actuaciones que se plantean.

Cuando se habla de que las actuaciones en la N-232 se pueden posponer porque se va a hacer una concesión con la autopista para más años o se va a reducir el peaje, creo que lo que se quiere camuflar es una restricción presupuestaria excesiva y se quiere decir que, en ese caso concreto, a través de esa actuación, no va a ser necesario. Creo que es un planteamiento excesivamente voluntarista por parte del Gobierno, si se piensa que, en ese caso concreto, por una rebaja de peaje se va a

solucionar un problema de infraestructuras, como es el que en ese caso concreto existe.

En todo caso, la restricción presupuestaria hace referencia al presupuesto, es decir, si el Departamento de Obras Públicas tiene que operar con una restricción presupuestaria, que es uno de los criterios que en la página 10 se enuncian para elaborar este plan, lo habrá hecho en referencia a un marco general, que es el marco presupuestario, y quisiera saber –y ya acabo con este tema de los recursos– con qué cifras, si es que las ha tenido y las ha valorado, ha actuado el Gobierno y el Departamento de Obras Públicas. Es decir, si el Departamento de Economía le ha dicho al Departamento de Obras Públicas que pueden manejar un determinado volumen de inversión, que la restricción general presupuestaria les obliga a acotarse en unas determinadas cifras. Porque si no es así, no entiendo a qué viene o de dónde procede esa restricción presupuestaria. Hará referencia a un marco global del presupuesto, a unas necesidades del presupuesto, a una estructura de gastos, a una estructura de ingresos y a un acotamiento en ese marco de lo que se puede invertir en carreteras en los próximos ocho años. Por lo tanto, quisiera saber si se han dado instrucciones por parte del Departamento de Economía al Departamento de Obras Públicas sobre los recursos con los que puede contar para no desequilibrar la estructura presupuestaria.

Esta restricción presupuestaria es la que han entendido –a buen entender suponemos– desde el propio Departamento sin tener en cuenta el resto de lo que es la estructura del presupuesto de Navarra en los próximos años, partiendo de lo que nosotros, desde luego, apreciamos del plan que es una restricción muy intensa. No sé si me va a decir, pero me adelanto, que el volumen inversor es importante y que, en todo caso, Navarra mantiene unos volúmenes inversores muy importantes. Decía el otro día el Presidente del Gobierno de Navarra que Navarra, a pesar de la restricción y a pesar de la reducción de la inversión de los últimos años, sobre todo a partir del 92, con el nuevo convenio y la asunción de competencias costosas, como sanidad y educación, mantiene, y es verdad, una inversión respecto al conjunto del presupuesto del 20 o 25 por ciento del presupuesto, en torno a los 60.000 millones, cuando el Estado está en el 5 por ciento. Eso es verdad. Si me va a decir que esa restricción no implica que Navarra deje de ser comunidad inversora, le diría que nos preocupa esta reducción en obras públicas, porque no sabemos si va a ser compensada con inversiones en otros departamentos, y me refiero a esa estructura global del presupuesto. Porque una de las razones que han llevado a Navarra a tener un nivel de actividad económica y de generar empleo superior a otras comunidades, y creo que existe un consenso gene-

ral sobre ello, ha sido ese alto ritmo inversor de las Administraciones Públicas, que en Navarra se puede situar en el 5, 6 o 7 por ciento sobre el PIB, y que, a nuestro juicio, es necesario mantener a todas luces. En ese sentido, esta reducción que este plan de carreteras prevé nos preocupa.

Sobre el tema de la autopista a Francia, que es la gran red que aquí se plantea, al margen de otras actuaciones importantes, se plantea a muy largo plazo por parte del propio plan. Es una actuación, sin duda alguna, importante, y lo que nos cuestionamos es la necesidad de que figure en el plan, puesto que esta actuación no comenzaría antes del año 2005, y no se han hecho todavía los estudios ni los proyectos, no se hace referencia al indudable impacto medioambiental que tendría y al no tener esos estudios no sabemos si ese impacto ambiental sería asumible o no, habría que valorarlo. Por lo tanto, que esa actuación aparezca ya en el plan de carreteras cuando está a tantos años vista y cuando no tenemos elementos de juicio para saber si sería o no asumible, pues entendemos que es precipitado. Otra cosa es que el Gobierno de Navarra trabaje, como es su deber, y si lo considera estratégico, sobre esa posibilidad y, cuando la tenga más elaborada y trabajada, la incorpore al plan que se elabora en su momento, quizá en el siguiente cuatrienio. Pero a nosotros, a Izquierda Unida-Ezker Batua de Navarra, quizá nos pueda parecer precipitada su incorporación en este momento en el plan.

Finalmente, recogemos la información que se nos ha presentado, la estudiaremos y analizaremos en las diferentes actuaciones que se presentan. Pero me gustaría hacer un último comentario, que ya sido ha sido mencionado por los portavoces que me han precedido, en concreto por el señor Platero y el señor Larráyo, sobre la unidad de seguimiento del plan. Porque cuando aparece en el plan, creo que falta una concreción sobre cuáles son las funciones de esa unidad de seguimiento. Es decir, si se plantea como una unidad de control de la aplicación y desarrollo del plan, el máximo órgano de control es este Parlamento, y quizá sería necesario que este último tuviera acceso a los informes de la concreción y aplicación de ese plan que esa unidad de seguimiento pueda elaborar. Me gustaría saber qué funcionamiento va a tener.

Finalmente, lamento que se haya ido el portavoz de UPN, el señor García Adanero, porque ha comentado que si algún grupo plantea modificaciones a este plan debería traer las contraprestaciones económicas. Esa es la técnica en el debate presupuestario, pero no es la técnica del debate de un plan. Eso significaría aceptar de entrada algo que el propio plan contiene, como son los recursos planteados. Nada más y gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Gracias, señor Nuin. Señor Consejero, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. Efectivamente, se trata de un plan, no es una ley. Lo que se pretende es, como he dicho en mi primera intervención, que durante los próximos años tengamos una planificación a largo plazo, de tal forma que cada año a la hora de traer los presupuestos del Departamento, éstos estén basados en lo que ya está planificado. Y luego sea el Parlamento el que cada año al hacer los presupuestos pueda dotar de mayores o menores recursos al Departamento de Obras Públicas para la realización de este plan.*

Decía usted que le parecía que tenía un presupuesto restrictivo, pues yo creo que, si miramos ese gráfico que usted decía, se ve que durante los últimos años se ha hecho un enorme esfuerzo en Navarra. Y, como también decía en mi intervención primera, parece que ahora al acabarse estas grandes obras, no se va a hacer más en la Comunidad Foral. No es así. Es decir, que a partir de ahora que hemos terminado estas obras vamos a ver qué tenemos que realizar en los próximos ocho años, y hemos partido de unas cifras reales, dadas las restricciones presupuestarias que existen en estos momentos, de unas cifras de poder andar con ellas, y vemos que esta cantidad de la que partimos, estos 15.000 millones que tenemos previstos en el plan para 1998, es una cantidad real, que se puede poner en un plan, que no es irnos a esas pesetas constantes de los 30.000 millones que teníamos en 1990, sino que con un crecimiento sostenido en los próximos años podemos realizar las obras que aquí se han planteado.

Lo que tendremos que hacer a partir de ahora los responsables del Departamento, ya que el dinero es escaso, es una mejor gestión para hacer todo lo que está previsto. Y el plan es importante para todas las cuestiones que les decía en mi intervención primera, pero también creo que es importante sobre todo para que las empresas constructoras puedan conocer cuáles son las obras que se van a hacer en los próximos años y puedan dimensionar sus empresas.

Del tema de la autopista a Francia, le diré que en estos momentos, como sabe el señor Nuin, hemos tenido una serie de conversaciones tanto con las autoridades francesas como también con el Ministerio de Fomento, y es una idea, porque en estos momentos sólo se trata de una idea, que va por buen camino. Se han constituido unas comisiones franco-navarras para estudiar este eje desde dos niveles, el político y el técnico, y habrá que realizar todos los estudios y analizar este eje desde

todos los aspectos, técnicos, económicos y medioambientales. Y no está recogido en el plan director de carreteras, sino que, si usted mira el documento de síntesis que se les ha entregado, en el capítulo trece, dentro de "Estudios y proyectos" hay una partida de 240 millones de pesetas que está distribuida a lo largo de los años, con 10 millones para el 98 y otros 10 para el 99, y luego pasamos hasta el 2004 y al 2005 que tienen 100 millones cada año. Y esta es la cantidad, nada más. No hay otras cantidades y no está contemplado de otra forma en el plan director.

Preguntaba también por la unidad de seguimiento del plan. Ya les hemos dicho qué composición tiene, que ya está creada y que su misión es la de ir analizando para ver cómo se van cumpliendo los objetivos del plan y para ir actualizándolo año a año. Ese es el objetivo de esta unidad.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): Muchas gracias, señor Consejero. ¿Alguno de ustedes quiere intervenir en el segundo turno? Señor Catalán, cuando quiera.

SR. CATALAN HIGUERAS: Buenas tardes, señora Presidenta. Muchas gracias. Nuestro grupo parlamentario con la idea que se quiere quedar de la reunión de esta tarde es con aquella coincidencia que creo que por parte de todos los grupos parlamentarios se ha manifestado: la necesidad de la elaboración de este plan director de carreteras. Es fundamental, como muy bien se comentaba, y no voy a repetirme en cada una de las cuestiones que planteaba, sobre todo para facilitar la comunicación no sólo con el resto del Estado español y comunidades autónomas vecinas, sino también con la Unión Europea. Y creo que también de una forma prioritaria para la circulación de vehículos y mercancías de la propia Comunidad Foral de Navarra. La seguridad vial es algo fundamental, sobre todo en estos momentos, cuando nos encaminamos hacia el siglo XXI, con los nuevos avances tecnológicos, tanto desde el punto de vista de vías de comunicación como de los vehículos que circulan por ellas.

Otra cuestión en la que también ha hecho hincapié el señor Consejero es en relación con aquello que desde las empresas de construcción de obras públicas se estaba demandando, saber las previsiones que hay a la hora de valorar sus medios de trabajo y las funciones que van a desarrollar en los próximos años.

Otra cuestión que también queremos resaltar, sobre todo después de las manifestaciones que también se han mantenido por parte de algunos grupos, es la necesidad de fijar prioridades. Así es, pero hay que fijarlas con objetividad y rigor, porque puede ser, y nuestro grupo así lo considera, muy peligroso hacer valoraciones subjetivas, no

valoradas lo suficientemente, porque estoy seguro de que los propios miembros de esta Comisión, si no lo hiciésemos de esta forma, no coincidiríamos en cuáles van a ser las actuaciones prioritarias. Mientras oía alguna intervención en esta Comisión, observaba cómo otros Parlamentarios discrepaban o no se manifestaban de acuerdo con esas prioridades que se manifestaban. Por eso lo conveniente es que lo hagamos desde el rigor y desde la objetividad y, a ser posible, de una forma aséptica que nos permita al menos nuestra forma de entender las cosas y a donde estemos vinculados.

Y otra cuestión que también es importante a la hora de fijar prioridades es algo que manifestaba el portavoz de Izquierda Unida, el tema de recorte presupuestario que parece que va a suponer este plan director de carreteras. Lo que es evidente es que el esfuerzo inversor que se ha hecho por parte del Departamento en los últimos años ha sido muy importante, cuestión lógica, por tanto, este esfuerzo tiene que llevar consigo que los próximos años tampoco sea necesario hacer las mismas actuaciones que se han tenido que hacer ahora, como pueden ser nuevas vías de comunicación, que si están hechas lo que habrá que hacer será mejorarlas, pero la incidencia presupuestaria es completamente diferente.

Otra cuestión también importante, desde el punto de vista presupuestario, es tener en cuenta la convergencia económica y los acuerdos a los que nos hemos comprometido con el Estado español, con el Gobierno de Madrid y también con la Unión Europea. Creo que también los ciudadanos están demandando que administremos el dinero de una forma correcta.

Y otra cuestión fundamental y que implica directamente al Departamento de Obras Públicas es que va a ser un departamento que en los próximos años esperamos y deseamos que va a necesitar un apoyo de dinero importante, porque me imagino que será el Departamento de Obras Públicas en el que recaerá la responsabilidad de llevar a cabo las obras del Canal de Navarra, obras que me imagino que precisarán de un esfuerzo inversor por parte de la Comunidad Foral de Navarra importantísimo.

En relación con lo que se comentaba de las dos grandes vías de comunicación, como son la autopista a Francia y la de Madrid-Tudela, nuestro grupo apoya rotundamente todas aquellas actuaciones encaminadas a que estos proyectos sean realidad, y si en algunos casos vienen reflejadas ya con una presupuestación para la realización de proyectos y estudios, lo compartimos totalmente.

Y también hemos de agradecer, porque así lo ha manifestado esta tarde, el esfuerzo que se está realizando a la hora de negociar con aquellas concesionarias de autopistas que pasan por la Comuni-

dad Foral de Navarra a la hora de rebajar el peaje de las autopistas para que permitan que también los ciudadanos de Navarra podamos estar en igualdad de condiciones entre todos los que en ellas circulamos. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Catalán. Señor Platero.*

SR. PLATERO ALDA: *Muchas gracias, señora Presidenta. Seré muy breve para comentar dos temas. Cuando yo he dicho en mi intervención que el plan carecía de criterios políticos claros, a lo que el Consejero me ha contestado, yo me refería fundamentalmente al siguiente tema. Las infraestructuras muchas veces se hacen en función del desarrollo, es decir, que el político, el gestor lo que dice es que tiene que solucionar un problema, pero el desarrollo muchas veces va en función de las infraestructuras, y en lo que el político tiene que pensar es en generar desarrollo en tal sitio, que es a lo que yo me refería. Muchas veces los planes de carretera se hacen en función de necesidades actuales y la política de desarrollo precisamente lo que tiene que hacer es generar posibilidades de desarrollo sostenido en toda Navarra, y por eso algunas actuaciones del plan que son parciales a largo plazo tienen que contemplar lo que el político quiere que, efectivamente, sea el plan en un futuro más largo.*

En segundo lugar, y con el mismo tono con el que usted lo ha dicho, a este portavoz de Obras Públicas le preocupa la variante de Legarda y absolutamente todas las variantes de Navarra, al igual que todo el problema de infraestructuras de Navarra, porque en la Edad Media sí que se elegían parlamentarios locales, pero yo ahora soy Parlamentario navarro y, por lo tanto, me interesa absolutamente toda la Comunidad de Navarra, y se lo digo con el mismo tono.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Platero. Señor Consejero, ¿quiere responder a estas dos breves intervenciones?*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muy brevemente. Empezando por el señor Platero, efectivamente, me agrada mucho que diga que es Parlamentario de Navarra, porque yo también digo que soy Consejero del Gobierno de*

Navarra y de todos los navarros, no sólo de los de un determinado partido político, sino que procuro serlo de todos.

En relación con los criterios políticos claros, hemos dicho que en este plan director de carreteras hay actuaciones a lo largo y ancho de toda la geografía navarra. Entendemos que las dos zonas, incluso ayer lo oí en una emisora local, que se están quedando al margen del desarrollo son la zona de Estella y la zona de Sangüesa. Entonces, con estos dos ejes de los cuales hemos estado hablando aquí y luego con esa carretera que va de Estella a Tafalla y Sangüesa, y que me parece que decíamos que este año se va a actuar entre Tafalla y Aibar, creemos que se impulsarán esas zonas que son las que más lo necesitan para que también allí pueda haber actividad económica, se puedan instalar empresas y dejen de despoblarse como está ocurriendo en estos momentos. Por eso los criterios están claros también y van dirigidos hacia esas zonas.

Por último, lo único que desearía es agradecerles todas sus intervenciones. Creo que es bueno que Navarra, de una vez por todas, tenga un plan director de carreteras, porque me parece que es de las pocas comunidades que no lo tiene. Lo que tenemos que intentar es que este plan salga aprobado, si es aprobado, con el mayor número posible de votos y con el mayor consenso posible de las fuerzas que están en estos momentos representadas en el Parlamento, porque estamos hablando de un plan para ocho años y, por lo tanto, trasciende de esta legislatura y de la siguiente. Por eso tiene que ser un plan en el cual los criterios partidistas deben quedar a un lado y por encima de todo tienen que estar los intereses de Navarra. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Antes de finalizar este primer debate de este plan gestor de carreteras, quiero decirles a los señores Parlamentarios que, en función del Reglamento de la Cámara y del calendario elaborado por la Mesa y Junta de Portavoces, tienen de plazo hasta el día 13 de noviembre, jueves, a las doce del mediodía, para plantear cualquier propuesta o enmienda que deseen sus señorías. Levantamos la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 19 HORAS Y 16 MINUTOS.)

