DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

IV Legislatura | Pamplona, 18 de junio de 1998 | NUM. 21

COMISION DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. DOÑA Mª ASUNCION APESTEGUIA JAURRIETA

SESION CELEBRADA EL DIA 18 DE JUNIO DE 1998

ORDEN DEL DIA

— Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre el Plan de Actuaciones en los tramos de concentración de accidentes de la Red de Carreteras de Navarra 1998-2001.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 35 minutos.

Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre el Plan de Actuaciones en los tramos de concentración de accidentes de la Red de Carreteras de Navarra 1998-2001.

Abre la sesión la Presidenta de la Comisión, quien cede la palabra al Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Palacios Zuasti (Pág. 2).

Se suspende la sesión a las 16 horas y 56 minutos.

Se reanuda la sesión a las 17 horas y 8 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»), Larráyoz Lezáun (G.P. «Convergencia de Demócratas de Navarra»), Nuin Moreno (G.P. «Izquierda Unida-Ezker Batua de Navarra») y Ciáurriz Gómez (G.P. «Mixto»), a quienes responde, tras cada intervención, el Consejero (Pág. 5).

En el segundo turno de intervenciones toma la palabra el señor Platero Alda, a quien contesta el Consejero (Pág. 13).

Se levanta la sesión a las 17 horas y 16 minutos.

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

Comparecencia del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre el Plan de Actuaciones en los tramos de concentración de accidentes de la Red de Carreteras de Navarra 1998-2001.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios. Vamos a dar comienzo a esta Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras con un único punto en el orden del día, que dice: Comparecencia del señor Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre el plan de actuaciones en los tramos de concentración de accidentes de la red de carreteras de Navarra. Esta comparecencia ha sido solicitada por propia iniciativa del señor Consejero, a quien damos la bienvenida, así como a los técnicos del Departamento, señores Miranda y Purroy. Cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Señora Presidenta, señoras y señores Parlamentarios, muy buenas tardes. Tal y como indiqué en la carta que envié a la señora Presidenta de este Parlamento de Navarra, el objeto de haber solicitado esta comparecencia es el de presentar ante sus señorías el plan de actuación en los tramos de concentración de accidentes de la red de carreteras de Navarra para los años 1998-2001, que ha sido elaborado por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones y cuyo documento resumen les ha sido facilitado a todos ustedes.*

Como sus señorías recordarán, el primer Plan director de carreteras de Navarra 1998-2005, que fue aprobado por esta misma Comisión el pasado día 2 de diciembre de 1997, establece que hay que acometer un plan de supresión de puntos y tramos peligrosos de las carreteras de Navarra y que dicha supresión se debe llevar a cabo en un plazo de tres años, aunque este plazo podría ampliarse hasta cinco años por cuestiones técnicas o económicas.

Esta iniciativa, que comparto plenamente, debía basarse en un estudio previo que nos permitiese conocer el estado real de las carreteras de Navarra en materia de peligrosidad, antes de iniciar cualquier otra actuación.

Tal y como les informé en el trámite de aprobación del Plan director de carreteras, cuando se lo presenté, ese estudio ya había sido encargado por el Departamento con anterioridad a la aprobación del Plan director, por lo que se ha podido incardinar perfectamente lo aprobado por esta Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras con lo que ya había iniciado el propio Departamento en esta misma línea.

Lógicamente, y como no podía ser de otra forma, una de las máximas preocupaciones del Departamento de Obras Públicas, Transportes y

Comunicaciones, y que sé que es compartida por sus señorías, es tratar de mejorar la seguridad de la red de carreteras de Navarra con el objetivo de reducir el número y la gravedad de los accidentes de tráfico que puedan tener como causa, en todo o en parte, la red viaria.

Creo que no les descubro nada a ustedes si les digo que los accidentes de circulación constituyen hoy en día uno de los principales problemas de salud pública en el seno de las sociedades modernas.

En Navarra se viene registrando un elevado número de accidentes de tráfico con víctimas, tanto mortales como heridos, que en los últimos años ha tenido la evolución que se recoge en el cuadro de la página 2 del documento que les hemos entregado. Son los accidentes de tráfico en Navarra, registrados en la red de carreteras de Navarra, incluida la autopista A-15.

Como pueden ver, las cifras recogidas en dicho cuadro vienen a reflejar una paulatina reducción de los accidentes con víctimas en las carreteras de nuestra Comunidad Foral. Como ven, en el año 1992 hubo 578 accidentes, mientras que en el año 1997 se han reducido a 387. Y el número de víctimas, es decir, heridos y muertos, ha ido reduciéndose; en el año 1992 eran 1.046, en el año 1997 son 723. Pero pueden observar también que se mantiene estable la preocupante cifra del número de muertos, porque en el año 1992 era de 80, se subió a 97 en 1993, se bajó hasta 60 en 1994 y en el año 1997 es de 70 muertos.

A la hora de contemplar este cuadro, creo que debemos tener muy presente que el tráfico en la red de carreteras de Navarra se ha visto incrementado en un 30 por ciento en los últimos siete años, mientras que tanto el número de accidentes como el de víctimas ha registrado, afortunadamente, una tendencia decreciente. Y también hay que señalar que Navarra, dentro del contexto nacional, presenta una tasa de 233 muertos por millón de habitantes, incluyendo las vías urbanas, frente a la media española, que es de 163, lo que resulta también altamente preocupante.

Otro de los aspectos que hay que tener en cuenta a la hora de analizar dicho documento es que de los análisis realizados en el ámbito nacional sobre la tipología y los posibles factores que concurren en los accidentes con víctimas y mortales que se produjeron en las carreteras nacionales en el período 1993-1995 se puede concluir que entre los factores que concurren en los accidentes el más frecuente fue el de la distracción del conductor, que fue la causa del 34 por ciento de los accidentes y del 31 por ciento de las víctimas mortales; que está seguido por las infracciones de las normas de la circulación, que fue la causa del 26 por ciento de los accidentes y del 23 por ciento de las víctimas mortales; mientras que los factores que están relacionados con la infraestructura, es decir, con el estado de la vía o de la señalización y con los tramos en obras, se considera que sólo han concurrido en el 1'9 por ciento de los accidentes y en el 1'7 por ciento de las víctimas mortales.

Por tanto, la incidencia de la carretera en el número de accidentes es bastante reducida, y con base en ello hay que indicar que la política de actuación en los tramos peligrosos de la red de carreteras debe enmarcarse dentro de las obligaciones de la Administración para corregir aquellos puntos especialmente conflictivos. Pero qué duda cabe que la reducción drástica en los accidentes de circulación siempre pasará por una mejora en la forma de conducir de los usuarios y por un mayor y mejor cumplimiento de las normas de tráfico.

Al ser los accidentes de circulación fenómenos aleatorios que se producen con frecuencia es imprescindible conocer cuáles son las causas ligadas a la carretera que los generan para evitar así, o al menos tratar de paliar, sus efectos.

Para lograr este objetivo y para realizar la gestión de la red de carreteras, en el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones hemos considerado como más efectivo identificar los tramos de concentración de accidentes, en lugar de la tradicional denominación de puntos negros. Como saben sus señorías, se define el punto negro como aquel lugar, o los tramos de la red, en el que durante el año anterior se han producido tres o más accidentes graves, mientras que la definición de tramos de concentración de accidentes lo que hace es evaluar los accidentes que se han producido en todos los tramos de la red de carreteras a lo largo de los últimos cinco años y, a su vez, los contrasta con el tráfico real que soportan dichos tramos.

Con base en esta definición de tramos de concentración de accidentes lo que se ha hecho ha sido proceder a la identificación de los tramos que realmente son peligrosos dentro de la red de carreteras de Navarra, y esto lo hemos hecho así ya que estimamos que es más ilustrativa la denominación de TCA, tramos de concentración de accidentes, que la de puntos negros, pues el número de accidentes que se produce en un tramo durante un año está sometido a variaciones, debidas a la propia naturaleza del fenómeno de la accidentabilidad. Y es más ilustrativa ya que la definición de los tramos de concentración de accidentes se establece a partir de los índices de peligrosidad y no exclusivamente del número de accidentes.

Así pues, se identifica como tramo de concentración de accidentes aquel tramo de un kilómetro o intersección en el que habiéndose producido diez

o más accidentes con víctimas en los últimos cinco años, el índice de peligrosidad medio en ese período supera un determinado valor. Este método se ha aplicado a la totalidad de la red de carreteras de Navarra y para ello se han analizado los accidentes acaecidos entre los años 1992 y 1996.

Y después de realizar este pormenorizado estudio se ha establecido que el número de tramos de concentración de accidentes de la red de carreteras de Navarra asciende a 35, lo que supone un total de 83'3 kilómetros de toda la red, sobre los 3.600 de que consta ésta. Y están repartidos a lo largo y ancho de la Comunidad Foral, alcanzando así en torno al 3 por ciento de la longitud total de la red y situándose todos ellos, y creo que éste es un dato importante a destacar, en tramos de carreteras convencionales. Es decir, que no se ha localizado ninguno ni en las autovías ni en las autopistas.

La relación de tramos de concentración de accidentes en la red de carreteras de Navarra se ha incluido en la documentación que se les ha entregado a sus señorías y la pueden encontrar a partir de la página 6 –es esta hoja apaisada– y ahí tienen una tabla en la que se ha recogido un resumen de todo el trabajo que se ha desarrollado. Es decir, lo que se hace es identificar los tramos de concentración de accidentes, se realiza la estadística de los accidentes registrados en esos años –eso lo pueden ver ustedes a partir de la sexta columna, donde pone "accidentes totales",– por ejemplo, en la primera de las líneas, son 65, y ahí ven que están los accidentes con víctimas, el índice de peligrosidad y el índice de peligrosidad con víctimas, y luego las víctimas mortales, los heridos graves y los heridos leves.

Después, en esas columnas que son de un espacio, está el resumen del tipo de actuación que hay que efectuar en cada una de ellas. En las columnas pone T, F, S, V, y ven abajo en la llamada número cinco, tipo de actuación T, modificación de trazado; F, mejora del firme; SVSH, señalización vertical, señalización horizontal; balizamiento y barrera de seguridad. Y luego, en la última de las columnas está el orden de prioridad de actuación con base en el número de accidentes con víctimas.

Igualmente, se han incluido un gráfico y un plano donde se señalan los 35 tramos de concentración de accidentes de la red de carreteras de Navarra, la longitud afectada en cada una de las carreteras con tramos de concentración de accidentes, y los índices de peligrosidad. Y este gráfico se corresponde con el plano que tienen ustedes aquí a mi izquierda y que recoge la ubicación de esos 35 tramos de concentración de accidentes.

Con este plan de actuación que tengo el honor de presentarles, el objetivo del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones es el de actuar de forma decidida en dichos tramos de concentración de accidentes con el objeto de minimizar su peligrosidad y, si es posible, eliminar por completo su conflictividad.

Para ello se ha previsto acometer tres líneas de actuación diferenciadas. La primera de ellas son intervenciones de gran envergadura en tramos de la red, en los que se incluyen uno o varios TCA, tramos de concentración de accidentes, y que supondrán su eliminación en un plazo máximo de cuatro años. El segundo tipo son intervenciones localizadas en zonas puntuales de la red; y, por último, hay también intervenciones complementarias.

Las intervenciones de gran envergadura suponen la ejecución de obras, algunas de gran entidad, que ya están en construcción o planificadas por el Gobierno de Navarra.

Las intervenciones localizadas corresponden a la ejecución de obras de reducida entidad pero de alto rendimiento para mejorar la seguridad vial. Este tipo de obras, que afectan a la corrección de varios tramos de concentración de accidente, pueden ser, por ejemplo, cierre de glorietas, transformándolas en redondas, creación de carriles centrales, creación de carriles laterales, de deceleración o aceleración, y eliminación de accesos desde caminos.

Y por último están las intervenciones complementarias, que se basan en la ejecución de actuaciones de bajo coste y de alta eficacia, y que suponen una mejora notable de todos o de algunos de los siguientes elementos que concurren en un tramo de concentración de accidentes. Puede ser la señalización horizontal en calzada y la vertical mediante señales, balizamiento, captafaros, protecciones, avisos de peligrosidad, bandas rugosas, barreras de protección biondas o rígidas, pintura de isletas o semáforos.

Y con base en todo lo anterior se ha elaborado el plan de actuación en los tramos de concentración de accidentes de la red de carreteras en Navarra 1998-2001, y en él se concluye que por parte del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones se va a intervenir en los 35 tramos de concentración de accidentes de la red de carreteras de Navarra a lo largo de los años 98, 99 y 2000 y en algún caso excepcional la actuación se extenderá hasta el año 2001. Van a ser en total doce intervenciones de gran envergadura, que van a tener un presupuesto global estimado de 8.800 millones de pesetas y que permitirán eliminar doce tramos de concentración de accidentes. Después va a haber veinticuatro intervenciones localizadas con un presupuesto total estimado de 515 millones de pesetas y veintitrés de esas intervenciones complementarias, que les decía antes, de bajo coste y alta

eficacia, con un presupuesto total estimado de 155 millones.

Por lo tanto, en los próximos tres años, o a lo sumo cuatro, son 59 las iniciativas que vamos a llevar a cabo para reducir o para eliminar los 35 tramos de concentración de accidentes de la red de carreteras de Navarra que han sido detectados, y el presupuesto global estimado para ello asciende a 9.470 millones de pesetas.

Debo indicar también a sus señorías que con el objeto de llevar a cabo un exhaustivo seguimiento de la seguridad en la red de carreteras de Navarra se ha realizado la comparación gráfica en los tramos de concentración de accidentes, y, como les he dicho antes, los años que se han tenido en cuenta son de 1992 a 1996, y la identificación de los puntos negros, como les decía, se refiere al último año, es decir, a 1997. Esto se ha hecho siguiendo los criterios que están marcados, tanto por la Dirección General de Tráfico como por la Policía Foral. Y esta comprobación es como la prueba del nueve de este plan.

Dicha correlación gráfica se ha incluido en los gráficos que figuran en el documento a partir de la página 12, donde se puede comprobar que, en términos generales, los tramos de concentración de accidentes evaluados por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones –que, como les decía antes, es la evaluación de los accidentes producidos en todos los tramos de la red de carreteras a lo largo de los últimos cinco años–, engloban a los puntos negros de 1997 establecidos por la Dirección General de Tráfico y la Policía Foral.

No obstante, hay que destacar algunas zonas donde esa coincidencia no se da, como son los puntos negros de 1997 en el tramo Alsasua-Ziordia, que son las figuras 1 y 14, los cuales se suprimen con la entrada en servicio del nudo de Alsasua y el último tramo de la autovía de La Barranca que, como saben sus señorías, se pondrá en marcha el próximo día 23. Los puntos negros en Noáin-Beriáin, que es la figura número 4, se suprimirán con la finalización en 1999 de las obras de la modificación de los enlaces de Beriáin que actualmente están en ejecución. Y la solución de los puntos negros en Cordovilla, que es en la figura número 11, está pendiente del diseño definitivo que para dicha entrada en Pamplona se incluya en el nuevo plan municipal que tiene que elaborar el Ayuntamiento de Pamplona.

Por último, debo señalar que cuando este Gobierno tomó posesión propuse, y así se hizo en el mes de octubre de 1996, la creación dentro del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones de una nueva sección, que es la de seguridad y control de calidad, que tiene como uno de sus cometidos establecer los criterios y realizar el seguimiento de la seguridad vial en lo correspondiente a la infraestructura viaria de la red de carreteras de Navarra.

Como líneas de actuación se establecieron entonces las siguientes: En primer lugar, afianzar y ampliar la coordinación entre las diversas unidades administrativas que tienen competencia en esta importante materia y en especial con la Policía Foral, la Dirección General de Tráfico y la Guardia Civil. En segundo lugar, la actualización anual del estado de los tramos de concentración de accidentes de la red de carreteras de Navarra, que permita realizar el seguimiento de la efectividad de las medidas adoptadas a partir de los sucesivos planes de actuación que se establezcan por parte del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Y, por último, avanzar en los criterios de diseño de los nuevos proyectos de carreteras, especialmente desde la óptica de garantizar una notable mejora en materia de seguridad vial.

Creo que con estas iniciativas, que tengo el honor de presentarles, se da cumplimiento a lo incluido en el Plan director de carreteras, y con ello, en los próximos tres años se va a reducir de una manera importante la peligrosidad de las carreteras de Navarra, y confío y deseo que se traduzca en una disminución tanto del número de accidentes de tráfico como, sobre todo, del número de heridos y fallecidos por esta causa.

Este es nuestro objetivo y nuestra preocupación, que sé que es también la de sus señorías y que la comparten plenamente. Nada más, muchas gracias y quedo a su disposición.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Con el fin de que sus señorías puedan visualizar la documentación que se nos ha facilitado al comienzo de esta sesión, vamos a suspender la misma durante diez minutos para que puedan preparar las preguntas que deseen sus señorías formular. Suspendemos la sesión durante diez minutos.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 16 HORAS Y 56 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 8 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Se reanuda la sesión. Señor García Adanero, tiene la palabra.*

SR. GARCIA ADANERO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios. En primer lugar, quiero dar la bienvenida al señor Consejero y a las personas de su Departamento y agradecer la exposición que ha hecho el señor Consejero.*

En nuestro grupo tenemos que decir que nos alegramos de que un plan de carreteras que se aprobó en diciembre, y en el que como una de sus intenciones aparecía el que se hiciera un plan de actuaciones en los tramos más importantes de concentración de accidentes, vemos que en mayo –aunque la comparecencia sea en junio, el documento es de mayo– este plan existe y creemos que se ha pasado de la intención que establecía el Plan de carreteras a una realidad, lo que va a suponer una serie de actuaciones. Creemos que esto es lo importante, porque muchas veces, cuando se habla de planes, se habla de intenciones, y aquí estamos hablando de un trabajo, a nuestro entender muy bien elaborado, en el que ya aparecen los tramos concretos, el tipo de actuación que se va a hacer, la actuación más concreta, los años, incluso el presupuesto. Yo creo que esto hace ver que es un asunto en el que se está trabajando muy seriamente. Muchas de las actuaciones comienzan este año, incluso ya han comenzado, y también vemos que el plan de actuación en principio termina el año 2001. Por lo tanto, aunque se establecía que podía durar hasta cinco años, si se puede hacer en tres, ya dijimos todos que en tres o cuatro mejor que mejor.

Por lo tanto, yo creo que hay que agradecer al Departamento que siga trabajando en esta línea. En esto todos nos mostramos de acuerdo cuando se aprobó el Plan de carreteras y lo que esperamos con ese mapa que todos tenemos y que está ahí expuesto es poder ir poco a poco tachando los números que aparecen y que, aunque como se ha dicho también, la mayoría de los accidentes no se deben precisamente al estado de las carreteras sino a las conductoras y conductores que circulan por esas carreteras, no obstante, dentro de lo que la Administración pueda tendrá que procurar eliminar esos puntos de concentración de accidentes que estamos viendo. Y nada más. Muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Al hilo de las palabras que ha dicho el señor García Adanero, que ha hablado del mapa y de tachar, quisiera explicar una cosa, porque no lo he indicado antes. En ese mapa y en el cuadro que tienen, a partir de la página 6 ven que aparecen hasta 43 tramos de concentración de accidentes. Y si ustedes luego miran en la primera columna de ese cuadro apaisado, también son 43. Lo que sucede es que en realidad son 35 porque el resto, 8, ya han sido suprimidos y se ha mantenido el número que tenían.*

Las que ya se han suprimido, para su información, son las siguientes: la número 8, Los Abetos-Castejón, en los puntos kilométricos 86'3 a 88'1, que es la intersección de Castejón; la carretera N-121A, Pamplona-Behobia, puntos kilométricos 46'2 a 47'4, que es el puerto de Belate, con la inauguración de los túneles; la N-232, Zaragoza-Logroño, el cruce de Las Labradas, que es el acceso al polígono Sepes; la carretera de Pamplona a Jaca, en la venta de Judas; en la variante Oeste había dos tramos de concentración de accidentes, dentro de la vía urbana de Pamplona, que era competencia del Ayuntamiento de Pamplona y han sido suprimidos; Pamplona-Tajonar, en el enlace de Tajonar de la ronda Este; y luego, en la carretera de Arlas a Villafranca, la glorieta de acceso a Marcilla. Entonces, son 35 las actuaciones que quedan pendientes, que son las que les he indicado.

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

SR. PLATERO ALDA: *Muchas gracias, señora Presidenta. También quiero dar la bienvenida al señor Consejero y a los responsables del Departamento. Y en primer lugar, agradecemos al Consejero las explicaciones y el documento que nos ha entregado.*

Efectivamente, hemos de felicitarnos todos porque un plan director que lleva muy pocos meses aprobado, ya ha abordado uno de los temas fundamentales que analizábamos a la hora de aprobarlo, precisamente porque la mejora de las infraestructuras debe suponer también un descenso en el volumen de accidentes y, por supuesto, en el volumen de mortalidad. Agradecemos también a los técnicos del Departamento, como no podía ser menos, el trabajo que, a pesar del poco tiempo que hemos tenido, lo consideramos muy exhaustivo.

Luego queremos incidir en dos puntos que, desde mi punto de vista, son fundamentales. Efectivamente, el estudio dice que la incidencia en cuanto a las infraestructuras se refiere y en relación con los tramos de concentración de accidentes es muy reducida, porque es del 1'7 o del 1'9 por ciento, con lo cual habría que hacerse aquí una pregunta que ya en la página 12 viene reflejada. Es decir, si el Gobierno de Navarra soluciona, en lo que a infraestructura se refiere, el problema de la concentración de tramos de accidentes, la relación con organismos que van a controlar precisamente lo que se refiere al tráfico, desde nuestro punto de vista es fundamental. Entonces, nos gustaría que se abundase mucho más en este tema, a pesar de que en el ámbito nacional se está haciendo en programas en televisión, en anuncios en televisión, pero desde nuestro punto de vista habría que incidir mucho más en la educación vial. Yo no sé qué programas habría que elaborar en Navarra. En Europa vemos que en la mayor parte de las naciones el respeto, por ejemplo, a los pasos de cebra es

impresionante. Cada vez que un peatón va a pasar para absolutamente todo el mundo. En Navarra, o en España en general, prácticamente no para nadie. Yo creo que eso habría que analizarlo con toda la seriedad del mundo. En Inglaterra, por ejemplo, todos los pasos de cebra cuentan con un foco iluminado que le dice a la gente que efectivamente tienen que parar y respetar, porque la ciudad es de los viandantes, no de los coches.

En segundo lugar, habría que incidir también –ya viene reflejado en el informe– en los sistemas de coerción en cuanto al tráfico, es decir, si el 1'9 por ciento se refiere a infraestructuras, quiere decir que el noventa y ocho y pico por ciento se refiere a los conductores, y no hay más remedio que utilizar unos sistemas de coerción, en este caso sería la Guardia Civil o, en el caso de Navarra, la Policía Foral. Tendría que haber mayores controles de alcoholemia y mayores controles de velocidad por parte de la Policía. Da pena decirlo, pero es que a lo mejor es el único sistema que se puede articular. En el Plan de carreteras también decíamos que cuando se da una mejora de carreteras hay que volver a estudiar el señalamiento de velocidad por cambio de vías. Yo no sé si el Gobierno tiene esto en cuenta o no.

Y por último, la única pregunta que haría yo, dándonos tiempo para estudiar bien este tema, a pesar de que yo creo que técnicamente está perfectamente elaborado, sería si efectivamente existe una relación directa entre los IMD, es decir, el aumento del flujo de tráfico debido a la mejora de las carreteras, y el volumen de accidentes. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Platero. Señor Consejero, ¿desea responder?*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Sí, muchas gracias, señora Presidenta. Pues efectivamente, una vez que se supriman los 35 tramos de concentración de accidentes, lamentablemente vamos a tener que seguir padeciendo accidentes y accidentes con víctimas, porque los porcentajes en los que inciden las infraestructuras, como les decía antes, son muy pequeños. Aquí tengo un folleto en el que dice: "El mejor seguro eres tú. Cada minuto, un accidente de tráfico", y mientras el señor Platero estaba en el uso de la palabra, veía, por ejemplo, que el alcohol está presente en más del 50 por ciento de los muertos en accidentes de tráfico y que la velocidad está presente en el cien por cien de los accidentes graves.*

Por lo tanto, coincido plenamente con el señor Platero en que me parece que tenemos que mentalizarnos y tomar conciencia todos los que conducimos y que alguna vez estamos con un volante de que lo que tenemos que hacer es cumplir con las normas de la circulación y tratar de no distraernos. Hay algo tan sencillo como que, por ejemplo, uno va en este país sin cinturón de seguridad y en el momento en el que cruza la frontera y pasa a Francia, inmediatamente se coloca el cinturón porque ya está en Francia. Y efectivamente, los pasos de cebra en Inglaterra, en el Reino Unido, son sagrados. En el momento en que un peatón pisa una de las rayas frenan en seco. Esta mañana, en el paseo de Sarasate o de Valencia, estaba cruzando y porque me he parado, si no, me lleva por delante una conductora, podía haber sido un conductor, pero en este caso era una conductora y su acompañante era también una señora o señorita. Por eso, me parece, y estoy totalmente de acuerdo con lo que dice el señor Platero, que lo que tenemos que hacer es, primero, cumplir las normas de tráfico y, segundo, educar a los conductores y a las generaciones que dentro de poco tendrán que sacarse el carnet de conducir.

Dentro del Gobierno de Navarra, en estos momentos se está estudiando formar una comisión interdepartamental de seguridad vial, y en esta comisión participarían los departamentos de Presidencia e Interior, de Educación, de Obras Públicas, de Salud y de Industria. Y el objetivo sería diseñar un plan de educación vial para Navarra. Por lo tanto, no sólo hay que suprimir los pasos, sino educar y, sobre todo, tratar de cumplir las normas de tráfico.

Y la segunda parte de la pregunta era sobre el IMD, la intensidad media diaria. Como pueden ver en ese cuadro, hay dos columnas, en una pone IP, y en la otra IPB. El IP es el índice de peligrosidad, que es el cociente entre el tráfico que soporta la carretera y el número de accidentes, mientras que el IPB es lo mismo, es el índice de peligrosidad, pero cuando hay víctimas. Entonces, no sólo hay que tener en cuenta, y por eso se ha descartado, lo de los puntos negros, cuya definición, como les decía, es que en el último año, en este caso en el año 97, se hayan producido tres o más accidentes, sino que se va a la otra definición, la de tramos de concentración de accidentes, que es aquel punto en el cual ha habido diez o más accidentes durante cinco años, pero además se tiene en cuenta el índice de peligrosidad. Porque no es lo mismo una carretera en la que se producen cinco accidentes y tiene una intensidad media diaria de diez mil vehículos, que otra donde se pueden producir tres y a lo mejor sólo pasan ochocientos vehículos al día. Y eso es lo que se tiene en cuenta también y son estos índices los que lo indican.

Para la prioridad en las actuaciones se tiene en cuenta el índice de peligrosidad, porque esto nos sirve para clasificar y para identificar esos tramos de concentración de accidentes, pero luego también

hay que tener en cuenta el número de accidentes con víctimas que se ha registrado, y eso es lo que ha servido a la hora de determinar la prioridad que se tiene que aplicar a cada uno de estos 35 tramos.

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

SR. LARRAYOZ LEZAUN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Gracias, señor Consejero, por su exposición y por la entrega del plan para la eliminación progresiva de los puntos negros de las carreteras.*

Ya que han aludido repetidamente al vigente Plan de carreteras, aprobado hace muy poco tiempo, puede recordarse que en su contenido inicial se refería a ese concepto de seguridad vial que engloba numerosos aspectos además del concreto que estamos viendo y que nos está ocupando esta tarde, que es el de los puntos negros. La referencia, en definitiva, era ciertamente inconcreta, ambigua o difusa, pero por lo menos había una referencia.

A la vista de ello, y por la trascendencia que Convergencia de Demócratas de Navarra entiende que la materia lleva consigo, lo cual, efectivamente, además se confirma en esta sesión, como se confirmó en el propio Plan, Convergencia de Demócratas de Navarra, como les digo, presentó una propuesta de resolución al respecto con el objetivo de tener una dedicación concreta y puntual a este tema tan importante para conseguir alcanzar la seguridad vial. La propuesta se refería a establecer de forma ordenada, metódica, en definitiva, planificada, el tratamiento para los puntos negros. Y todo eso hacerlo dentro de un plazo y que el desarrollo o la ejecución también se sujetase a unos plazos. La propuesta de Convergencia de Demócratas de Navarra, afortunadamente, fue inmejorablemente acogida, lo cual creo que lo agradecimos entonces, y lo agradecemos en este momento, por todos los grupos de esta Cámara, representados en esta Comisión, de tal manera que la propuesta inicial después fue, por supuesto, mejorada por las incorporaciones, en particular de Unión del Pueblo Navarro, del Partido Socialista de Navarra y de Eusko Alkartasuna, y la propuesta resultante de todo ello, al final obtuvo una aceptación por unanimidad de esta Comisión, de tal manera que unánimemente quedó resuelta la actuación en los puntos negros de forma concreta, periódica y eficaz.

En todo caso, estamos de acuerdo, ya lo han dicho tanto la exposición del señor Consejero como los que me han precedido en el uso de la palabra, en que invertir en seguridad vial es invertir en calidad de vida, en salud, en una buena impresión de las comunicaciones rodadas de la Comunidad autónoma, es un gasto adecuado, es un gasto siempre bien recibido por la colectividad, por la sociedad que al fin y al cabo es la titular de los fondos públicos. En este sentido, Convergencia se felicita por la buena acogida que tuvo su iniciativa, por ese sentido unánime de la Cámara y, en definitiva, por encima de nuestra iniciativa, pensamos que hemos cumplido el verdadero fin que nos guía a todos los grupos parlamentarios a servir y a gastar al servicio de la sociedad y, en este caso concreto, a ejecutar el Plan.

Supongo que el plan presentado es bueno, y lo supongo porque lo acabo de conocer hace pocos minutos, y, habida cuenta de su contenido y su detalle, no he tenido el tiempo necesario para analizarlo y, por tanto, faltaría más, entiendo que es bueno y que va a ser provechoso y beneficioso para esta colectividad. Lo decisivo en este caso, como en todos los demás, fue la idea, que esté incorporado en el Plan de carreteras. El desarrollo lo tenemos encima de la mesa en forma de plan; la ejecución, por supuesto, vendrá poco a poco, pero el Plan al final es una pura y simple labor técnica, importante, pero que se contiene en el documento que tenemos, y lamentamos no haber tenido más tiempo para haberlo analizado debidamente. Tal vez, haber añadido un índice o un esquema en el propio plan hubiese sido conveniente para haber incidido en este acto con un poquito más de detalle. La encuadernación, la preparación formal es espléndida, aunque tampoco sabemos si realmente hay que acudir a esta clase de formalidades para este tipo de documentos, ni si el propio Gobierno de Navarra tiene medios humanos y materiales para llevarlo a cabo, pero, bueno, son cuestiones puramente formales.

En todo caso, aparte de hoy, por las informaciones que se han publicado en prensa los días pasados, la verdad es que prácticamente ha habido pocas noticias nuevas sobre este plan, porque estaba ya difundido suficientemente a través de las numerosas apariciones de noticias en prensa. A la simple vista del mapa de Navarra y en particular del recuadro que se contiene en su margen izquierda, aunque sea de forma un tanto colateral con el plan que estamos examinando y comentando en esta Comisión, creo que es un motivo de reflexión para todos el que doce puntos negros estén alrededor de Pamplona. Podrán ustedes decir, puedo decir yo el primero, que, evidentemente, es donde más flujo de tráfico existe, donde se produce una mayor intensidad de IMD, pero no es menos cierto que son unas carreteras que están prácticamente recién terminadas y que habrán costado una cantidad importante, y creo que es exigible y predicable que todos los proyectos tengan una pervivencia en el tiempo un poquito mayor, habida cuenta de lo que han costado, habida cuenta de que en alguna manera se podía prever también la intensidad de tráfico que iba a haber en la comarca de Pamplo-

na, hacer unos proyectos con mayor pervivencia en el futuro sin necesidad de tener que introducir ahora modificaciones.

Por otra parte, mirando a saltos el contenido del plan, hay algunas actuaciones, concretamente en intervenciones de gran envergadura, que realmente son construcciones de nuevas carreteras, de nuevos trazados de carretera, entonces, o son nuevas construcciones o son superación de puntos negros. No es necesario, que es lo que se suele publicar de forma llamativa: se van a invertir tantos miles, o tantos cientos de millones en esta actuación; se van a invertir en superación de puntos negros, o se van a invertir en nuevas carreteras. En definitiva, dentro de la labor habitual y cotidiana del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, tratar de mejorar los puntos negros es una actividad normal, es un trabajo normal y propio de ese Departamento.

Incido un poquito más en lo que acaba de decir el portavoz del Partido Socialista de Navarra en el sentido de que los puntos negros son una parte de ese concepto más superior que es la seguridad vial, y entonces habría que integrar estas actuaciones dentro de otras más complejas, y, de alguna manera, se ha hecho eco de ello el señor Consejero al contestar a la intervención del portavoz del Partido Socialista de Navarra. En todo caso, entendemos, vuelvo a decir, que el plan en principio, con estas observaciones, es un plan bueno. Tampoco hemos podido apreciar si se ha entendido a la hora de definir los puntos negros la cualificación de los sitios donde ha habido accidentes, es decir, qué tipo de accidentes conducen a extirpar los puntos negros, pero en todo caso nos felicitamos porque ya se esté comenzando a ejecutar el Plan de carreteras. Entendemos, en principio, que el Plan de carreteras presentado es bueno, seguiremos con toda atención su ejecución y estamos seguros de que con él se va a contribuir a mejorar la seguridad vial, la calidad de vida y va a ser un gasto adecuado de los fondos públicos. Muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, la Comisión, que ha sido a instancia mía, se está celebrando hoy día 18 de junio, y yo la solicité en una carta enviada a la señora Presidenta el día 28 de mayo, que tiene registro de entrada el 29. Comprendo que en el Parlamento están muy cargados de actividades y no se ha podido celebrar antes, pero es así.*

Como he dicho en mi primera intervención, los accidentes de tráfico son uno de los problemas de salud pública y, por lo tanto, tiene que ser una de las prioridades y por eso no me extraña que cuando se debatió el Plan director de carreteras saliera adelante por unanimidad. He dicho en mi primera intervención también, y lo repito, que el estudio ya había sido solicitado y que eso lo indiqué el día que presenté el Plan en esta Comisión. El estudio fue encargado en el mes de octubre, antes de que el Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Navarra trajera a este Parlamento y a esta Comisión el Plan director de carreteras.

Se dice que es una cosa normal en los departamentos de Obras Públicas incidir en los puntos negros. Pues bien, tengo que decir que ésta es la primera vez que se realiza una actuación de éstas para suprimir no puntos negros sino tramos de concentración de accidentes. Yo creo que el plan de actuación que se ha presentado es bueno y, como es un plan bueno, me parece que la encuadernación tiene que estar en consonancia con él; a mí me parece que es sencilla, pero digna.

Después, con relación a que muchos de los puntos están en la comarca de Pamplona, pues sí. Y es normal que estén en la comarca de Pamplona, porque yo creo que en los lugares donde hay concentración de habitantes lógicamente también tendrá que haber concentración de accidentes. Hay unas vías de comunicación alrededor de Pamplona, que están en funcionamiento desde hace unos años, y de las que yo no soy responsable de cómo se hicieron, porque no estaba en esos momentos en el Departamento, pero lo que sí hay que decir es que los tramos de concentración de accidentes están en dos rondas, en la ronda Norte y en la ronda Este, que son las dos rondas que está previsto desdoblar y, por ejemplo en el caso de la ronda Este ya está encargado el estudio para realizar el desdoblamiento y algunas actuaciones ya se han puesto en funcionamiento.

Y luego están estas doce intervenciones de gran envergadura que son las que aparecen en la página 9, algunas de ellas, como es por ejemplo la variante de Estella, se ha empezado a construir en el año 97. Y tenemos otras, como por ejemplo la corrección del tramo Berriozar-Berrioplano, la primera de ellas aparece en el cuadro en la página 9, que en el año 98 se ha puesto en marcha. Y hay otras que se van a iniciar, como es por ejemplo la variante de Tudela con el desdoblamiento, la modificación del cruce con la carretera de Puente La Reina, en la Pamplona-Tudela; bueno, pues hay una serie de actuaciones.

Y yo me congratulo de escucharle al señor Larráyoz que el plan en principio le parece bueno. Lo importante es que estas actuaciones se lleven a cabo y yo creo que los 9.470 millones de pesetas que en total nos vamos a gastar en estas actuaciones a lo largo de los próximos tres o como mucho

cuatro años serán rentables si sirven para eliminar algún accidente y sobre todo alguna víctima. Muchas gracias.

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

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señor Consejero, y buenas tardes también al personal del Departamento que le acompaña. Acaba de decir que estas actuaciones o estas previsiones serán buenas si se llevan a cabo y, por lo tanto, difícilmente se puede discutir eso. En esos deseos, en esas intenciones y en ese trabajo tendrá nuestro apoyo y nosotros damos por bueno el plan de actuaciones que nos acaban de presentar. Entendemos, efectivamente, que responde, acaba de decirlo, a una intención previa por parte del Departamento, pero también a un mandato incorporado por el Parlamento en el Plan de carreteras. En ese sentido, valoramos positivamente el plan elaborado por el Departamento y presentado ante este Parlamento, y contará con nuestro apoyo para llevarlo adelante. Son unas inversiones importantes, 9.500 millones de pesetas.*

Una de las críticas, una de las diferencias que nosotros en su día manifestamos respecto al Plan de carreteras era que, a nuestro juicio, llevaba una carga inversora menor de la deseable. Si aquí también conseguimos incrementar, y además en unas actuaciones absolutamente necesarias y que nadie pone en discusión, la inversión global, también es un factor que valoramos positivamente: 35 actuaciones. Y, en ese sentido, poco más tengo que decir en este momento. No le voy a plantear tampoco ninguna cuestión, sino simplemente expresar el apoyo a estas actuaciones y, por lo tanto, nuestra valoración positiva. Nada más y gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *No sé si me he expresado mal, o no le he entendido yo muy bien al señor Nuin cuando decía que estas actuaciones, si se llevan a cabo... Se van a llevar a cabo durante estos tres años, o en algún caso en concreto durante cuatro años, pero se van a llevar a cabo, para suprimir los 35 tramos de concentración de accidentes. Nada más, muchas gracias.*

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

SR. CIAURRIZ GOMEZ: *Gracias, señora Presidenta. Yo creo que está prácticamente dicho todo lo que se puede decir de este plan, que me parece que es positivo, si se quiere entenderlo así. Lo que sí puede suponer una cierta extrañeza, y no es, como ha dicho el señor Consejero, responsabilidad suya lógicamente en este momento, es que no se haya realizado un estudio desde que Navarra tiene competencias en materia de carreteras –y además también ha venido realizando estas modificaciones todos los años con importantes aportaciones económicas–, que no se hubiera paralizado nunca, y no estamos hablando de ahora, sino también de hace a lo mejor varios años, para realizar un estudio de estas características, que parece que es de cajón y que parece que es por lo primero que hay que pretender empezar cualquier modificación o cualquier mejora que se quiera hacer en las carreteras de Navarra, con el fin, lógicamente, de evitar más accidentes, que ése puede ser uno de los fines fundamentales, si no el fundamental.*

Yo quiero hacer hincapié en dos cuestiones. Una se ha planteado ya, aunque sea parcialmente, y otra se ha planteado menos, pero me parece que tiene cierta importancia. Del repaso inicial que se puede hacer a los datos que nos ha dado el señor Consejero llama la atención, y así se ha puesto de manifiesto por algún otro representante, que 458 de los accidentes, es decir, la primera, segunda, tercera, sexta y duodécima posición en el ranking *desgraciado de accidentes de circulación, que digo son 458, con los números más altísimos, se den o se hayan estando dando en dos rondas, la Norte y la Este. Dos rondas, como decía el Consejero, que se han terminado hace poquísimos años y que se han hecho con un enormísimo costo económico y que además se hicieron, como sabemos todos, con prisas y de una forma que nada más inaugurarse, yo recuerdo algún accidente, creo que el mismo día de la inauguración o al día siguiente, de gravedad y de trascendencia porque falleció alguno de los conductores implicados. Yo creo que eso es para llamar la atención y para ponerlo en grandes titulares. Me parece que dos rondas de estas características, que nos han costado una millonada, hayan terminado en una especie de rotondas en algunas de ellas y sin pasos subterráneos y sin pasos elevados, que producen una confusión manifiesta a los conductores, yo creo que esto es como para hacer un duro examen de conciencia. Realmente, me parece que es de mucha gravedad que 458 accidentes, algunos de ellos muy graves, y que, como digo, ocupan en el* ranking *el primero, segundo, tercero, sexto y duodécimo lugar, se hayan producido en estas dos rondas. Es un tema que yo creo que tiene mucha trascendencia y me parece que hay que ponerlo de manifiesto, porque ahí sí que ya dice el Consejero que van a iniciar algunas obras, pero cuando estamos hablando de unas obras de esta envergadura, de hace pocos años, nos parece que es muy llamativo.*

Dentro también de ese cinturón de Pamplona, que es el que más nos llama la atención lógicamen-

te por los números que nos da en su informe, otra cosa que nos sorprende también es el tramo de Berriozar a Sarasa. Ese tramo, que lógicamente es uno de los complicados, tiene 174 accidentes, según he visto, y además va a tener dificultades y van a tener que hacerse obras de gran calado para poderse solventar, porque ahora es verdaderamente un núcleo de confusionismo, es una zona, en la que que cualquiera que la conozca, y, desde luego el que no la conozca, acaba yendo no sabe hacia dónde en unas rotondas y en unos cruces con entradas y salidas absolutamente inaceptables.

Pero es que hay un dato sobre el que me gustaría que reflexionen el señor Consejero y el Departamento o el Gobierno, y es que, según tengo entendido, el Gobierno del Estado está barajando la posibilidad de empezar a privatizar alguna de las concesiones en las que participa en Autopistas. Habría que empezar a pensar nuevamente, y yo creo que éste es un elemento a tener muy en cuenta, en la razón o no razón de ser de un tramo de autopista, como es el tramo de la autopista hasta Irurtzun, que en este momento sale en Berriozar, que se vuelve a poder coger la autopista pocos kilómetros antes de Irurtzun, que al final son diez o doce kilómetros los que realmente hay de autopista, que cuesta un dinero a los que la están utilizando y que además está provocando que siga un colapso enorme en esta zona y que se produzcan estas montoneras de accidentes. Para esos ocho o diez kilómetros parece absurdo que haya un peaje, una autopista y, por tanto, una forma de dirigir a los conductores hacia la carretera antigua, por decirlo de alguna forma, con todos estos datos que tenemos y con todo lo que eso significa. Esto habría que examinarlo muy profundamente. Ahí hay muy pocos kilómetros de autopista de peaje, que pueden ser y no son debidamente utilizados y que, desde luego, con estos datos y con todos los costes que van a tener las obras que van a realizarse, nunca van a poder solventar los grandes problemas, porque no pensemos que es solamente el problema que he dicho de las rotondas y las variantes, sino además el cruce de Berriozar, el cruce de Ansoáin, etcétera. Hay una serie de polígonos industriales, es decir, una zona de mucha congestión, y me parece que habría que ir pensando la posibilidad de establecer alguna fórmula. Y, como digo, si además el Gobierno central está por la idea, que parece que puede ser no muy lejana, habría quizá que hablar de recuperar esa autopista para Navarra y, desde luego, eliminar ese peaje y utilizarlo lógicamente, porque no tiene otro sentido, como una autovía y como una variante para todos esos pueblos y toda esa zona que cubre ahí.

Otra cuestión que no se ha planteado demasiado profundamente, pero que a mí me ha preocupado muchísimo siempre –quizá tengo en esto una deformación profesional importante, porque profesionalmente tal vez el 80 por ciento de mi trabajo lo dedico a defender a conductores, y a acusarles cuando voy a acusar particularmente también en accidentes de circulación– es el tema de las señalizaciones. En cuanto a las señalizaciones, se indica en el estudio la posibilidad evidentemente lógica, además me parece muy razonable, de que hay que meterles mano, por decirlo vulgarmente, en algunas cuestiones concretas. Pero es que yo creo que las señalizaciones en general, y no sé ya si los puntos negros o los que no son puntos negros, tienen una cantidad de defectos muchas veces, que están a lo mejor planeados desde situaciones o desde posiciones puramente teóricas, pero que no responden a la realidad de la propia circulación. Es decir, que a lo mejor se ha pensado en que efectivamente un conductor puede reaccionar en dos segundos a cuarenta kilómetros por hora, cuando se encuentra con un cruce que le dice que tiene que irse hacia la derecha, o quizá para entrar..., pero es que eso a lo mejor es muy teórico. La realidad es que por muchas circunstancias, unas veces externas a la propia señalización, como pueden ser malezas, arbolado, etcétera, que impiden de alguna forma ver la proximidad, y muchas veces también por distancias de la colocación de la señal, otras veces por el poco tratamiento que se hace a esa cierta capacidad de reacción, en muchas de las señalizaciones que tenemos, y no es un defecto puramente de las carreteras de Navarra sino bastante generalizado, pero que desde luego en el extranjero se da muchísimo menos, a veces da la sensación de que las señalizaciones están puestas por gente que no conduce o que hace desde un despacho un planteamiento puramente teórico. Es decir, y aunque uno no entienda nada de alemán, no se pueden comparar las señalizaciones que hay por ejemplo en Alemania con las que pueda haber en nuestras proximidades. Porque el conductor normal se encuentra, si no va a esos cuarenta kilómetros por hora que dice la señal, y va a cincuenta y tres, con la señal encima, tiene que hacer una curva, tiene que hacer un giro y tiene que colocarse delante de un conductor y provoca un accidente. Por eso quiero decir que, aunque lo ha señalado aquí el Consejero, yo haría mucho más hincapié en todas estas reformas que se van a hacer y puede ser el momento de revisar las señalizaciones en su conjunto y específicamente las señalizaciones de todos estos puntos, porque no basta con que se ponga una señal y que parezca que con eso en alguna forma se ha cubierto el expediente, es decir, curva peligrosa, a cuarenta por hora, y con eso ya nos hemos quitado el mochuelo.

Ese porcentaje que dice el Consejero del 1'7 o el 1'9 por ciento de responsabilidad de las infraestructuras en los accidentes de circulación, yo también lo pondría muy en duda, porque no hay infor-

me de la Policía Foral ni de la Guardia Civil ni de nadie que haga informes sobre tráfico que ponga de manifiesto realmente, y eso luego se puede computar en un estudio de estas características, que la carretera ha tenido mucho o poco que ver. Pero, claro, ¿qué pasa?, que el que está haciendo el informe parte de la misma idea que el que ha puesto la señal; que dice: hombre, la carretera no tiene ninguna culpa, porque como aquí esta señalizado que era curva peligrosa y había una señal veinte metros antes de que había que ir a cuarenta, ya nos hemos quitado el mochuelo, y eso es lo que yo creo que no debe entenderse así. Porque no debe bastar con poner cuarenta o con poner señal de curva peligrosa, sino que además hay que entender que somos humanos y que, por tanto, esos cálculos teóricos muchas veces no sirven para nada. Por tanto, yo haría mucho hincapié en este tema, porque creo que es una de las cuestiones que se debe tratar de solventar. Y, desde luego, esos datos hay que ponerlos en tela de juicio porque evidentemente el tanto por ciento más elevado y el más importante son conductas imputables a los propios conductores, eso es evidente, pero las infraestructuras muchas veces tienen más influencia de lo que luego se ve reflejado en los atestados o en los informes que puedan llegar al Departamento o al Gobierno.

Por tanto, nosotros entendemos que es positivo que se haya hecho esto. Nos extraña que no se hubiera hecho antes, no digo por este Departamento o por este Gobierno, sino con anterioridad, por el anterior o el anterior, porque parece que es una cosa de bastante cajón el que si vamos a hacer reformas tengamos que tener presentes estos datos.

Como digo, llamaría la atención respecto al tema de las rondas, que me parece que es muy importante, y respecto al tema de las señalizaciones, en el que creo que se debe incidir de forma muy directa, porque muchas veces no es cuestión de que teóricamente estén bien colocadas, sino de que quien las esté colocando se esté dando cuenta de cómo se circula en esa zona y de que un conductor se pueda encontrar sorprendido muchas veces, porque tiene que dar un giro hacia no sé dónde, o porque se tiene que encontrar, como ocurre otras veces también, con señalizaciones de carreteras en estas rondas. Ya se ha mejorado eso bastante, pero en principio hacían referencia a los números de las carreteras, que muchas veces los conductores que no pasan con frecuencia verdaderamente no entienden, saben a dónde quieren ir, pero no saben ni qué número es la carretera, ni saben por dónde se tienen que volver a meter. Entonces, en esos dos temas, yo creo que es muy positivo el estudio y que habría que seguir insistiendo en su desarrollo.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. Me alegro de que al señor Ciáurriz le parezca también positivo este plan de actuación. Y ya entrando en los puntos que decía, como he indicado en mi primera intervención, estos 35 tramos de concentración de accidentes se dan en las carreteras convencionales, es decir, no en las autovías ni en las autopistas. Por eso, en las rondas, en la ronda Norte y en la ronda Este, también se producen en aquellos tramos donde no están desdobladas; son obras, por así decirlo, que no quedaron terminadas en su momento. Lo que podemos decir con relación a la ronda Norte es que en estos momentos ya está redactado el proyecto de ejecución y se prevé empezar a desdoblarlo a principios del año 99. En relación con la ronda Este, ya se ha aprobado el plan sectorial de incidencia supramunicipal y en estos momentos se está redactando el proyecto de ejecución y lo que pretendemos es que se inicien las obras a finales del año 99. Y con eso se podrán suprimir esos puntos o esos tramos de concentración de accidentes que se dan en estas dos vías de comunicación.*

Hablaba también el señor Ciáurriz del tramo Berriozar-Sarasa. Efectivamente, ése es un punto en el cual hay accidentes, y lo que le puedo decir es que la semana pasada se aprobó técnicamente, que va a salir a información pública en un plazo de unos 15 días y que enseguida se empezará también a actuar en ese punto.

Hablaba de la supresión del peaje de Zuasti y que entonces ese tramo de la Autopista de Navarra, que es de Audenasa, que sea sin peaje y que no se tenga que pagar. Incluso he apuntado aquí que decía el señor Ciáurriz que le parece que es absurdo que exista ese peaje. A mí me lo va a decir que durante muchos años he tenido que estar utilizando ese tramo de carretera. Lo que sucede es que en estos momentos, de suprimir, tendríamos que suprimir los peajes de toda la Autopista de Navarra, porque si no sería, por así decirlo, favorecer a los de una zona, que es la zona norte. Y aquí está la señora Pérez, de Tudela, que yo creo que protestaría y diría: ¿y nosotros los de Tudela, o los de Tafalla, por qué tenemos que pagar el peaje? Recuperar la autopista, rescatar la autopista cuesta a las arcas forales 25.000 millones de pesetas. Esos son los estudios que tenemos del año pasado, cuando estábamos negociando con Audenasa y con Enausa la reducción de peajes. La única autopista donde se han reducido los peajes es la de Navarra, junto con Aumar, las Autopistas del Mare Nostrum. Y, por ejemplo, en la Vasco-Aragonesa todavía no se ha reducido, y eso que hace un año nos daban por hecho que enseguida lo iban a hacer. Un dato que tenemos también, por ejemplo, es que el 30 por

ciento de los ingresos de Audenasa son en ese tramo de Pamplona-Irurtzun, en el peaje de Zuasti. Por eso, yo creo que esto a lo mejor nos lo tendremos que plantear en el ámbito de toda Navarra y en el Parlamento y decir: bueno, pues se rescata, si tenemos dinero para hacerlo, pagamos 25.000 millones y la autopista es nuestra. Mientras tanto, lo más que se puede hacer es firmar acuerdos como el de diciembre del año pasado, y creo que tenemos que buscar también alguna fórmula para ver si podemos atraer más tráfico hacia la autopista. En este momento, con esa reducción, se ha incrementado el tráfico en un 20 por ciento.

Y luego, el señor Ciáurriz hablaba del tema de la señalización, que es defectuosa. Yo creo que ése no es un problema sólo de Navarra sino que puede ser un problema en toda España. En el Departamento estamos preocupados por el tema de la señalización y por eso se ha reforzado. En estos momentos tenemos un servicio, que es el de Conservación y Gestión Tecnológica, que se ocupa del mantenimiento de las carreteras y, como les he indicado al final de mi primera intervención, se creó una nueva sección, que es la de Seguridad y Control de Calidad, y desde esa sección se están estudiando las señalizaciones que existen en las carreteras, y se está tratando de mejorar todos aquellos puntos que se puede, pero, por supuesto, hay mucho que hacer todavía. Y luego, yo creo que hay, no sé, incluso los cambios que hay en las denominaciones de los pueblos también llevan a que se produzcan momentos de duda y se pueden producir accidentes, porque uno que va buscando una localidad y se encuentra con un nombre distinto, pues duda y en ese momento se pueden producir accidentes. Por eso, yo creo que hay que seguir trabajando; se está haciendo, pero por supuesto que hay mucho camino y mucho terreno donde trabajar. Nada más, muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Habiendo agotado este primer turno de intervenciones, ¿algún otro portavoz desea intervenir? Señor Platero, tiene la palabra.*

SR. PLATERO ALDA: *Muchas gracias, señora Presidenta. Unicamente quiero hacer un comentario. Estamos hablando aquí de los tramos de concentración de accidentes, pero yo creo que el análisis tiene que ser más global en el ámbito de Navarra. Y mi comentario se refiere al tema de la reposición de carreteras en Navarra. Con un presupuesto muy elevado de reposición de carreteras, las carreteras en Navarra se reponen en su mayoría construyendo sobre la propia carretera, lo cual origina muchas veces la desaparición de peraltes. Y a lo que me refería yo fundamentalmente es: si vivimos en una sociedad donde el ocio cada vez es mayor, ¿hasta qué punto podría tenerse en cuenta, a la hora de reponer carreteras, la ampliación de los arcenes? Porque en la reposición de carreteras normalmente lo que que se hace es reponer lo que es la carretera, a partir de la línea blanca no hay nada, que es por donde debieran ir los ciclistas. Cada vez es mayor el número de gente que hace ciclismo en Navarra, entre los que me incluyo, y al paso que vamos, vamos a tener que vestirnos como los Caballeros de la Tabla Redonda para no tener accidentes. Es decir, ¿hasta qué punto se podría tener en cuenta como seguridad vial la ampliación de los arcenes a la hora de reponer carreteras? Muchas gracias.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Platero. Señor Consejero, ¿desea responder?*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Yo creo que esto también es un problema económico. Porque, claro, para reponer carreteras en estos momentos me parece que el presupuesto que tenemos no llega a los 1.000 millones, son unos 800 millones de pesetas, mientras que para hacer carreteras nuevas tenemos 10.000 millones. Entonces, si tuviésemos más dinero se podría hacer. Estamos en la Comisión de Obras Públicas y la mentalidad que se tiene es que las grandes obras de carreteras ya se han terminado con la autovía de La Barranca que se va a poner en funcionamiento el día 23, con la autovía de Leitzarán, con los túneles de Belate, y que ya está todo hecho. Y yo creo que no, que se necesita más dinero, pero, claro, ése es un debate que se tiene que ver en el momento de la aprobación de Presupuestos. Pero el hecho es que el dinero que tenemos es el que es y con esa cantidad se pueden dedicar a la reposición 800/1.000 millones para hacer carreteras, y hacer arcenes es una obra distinta. No soy ingeniero, pero me parece que es así.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. No habiendo más peticiones de palabra por parte de los portavoces, no nos queda más que agradecer, antes de finalizar la Comisión, la presencia del señor Consejero y los señores Miranda y Purroy y a todos ustedes, señorías, buenas tardes. Se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 56 MINUTOS.)