DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

IV Legislatura | Pamplona, 6 de noviembre de 1998 | NUM. 24

COMISION DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. Dª ASUNCION APESTEGUIA JAURRIETA

SESION CELEBRADA EL DIA 6 DE NOVIEMBRE DE 1998

ORDEN DEL DIA

—— Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a desdoblar la carretera N-232 desde Castejón a Cortes, presentada por el señor Landa Marco (Mixto).

SUMARIO

Comienza la sesión a las 12 horas y 10 minutos.

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a desdoblar la carretera N-232 desde Castejón a Cortes, presentada por el señor Landa Marco (Mixto).

Abre la sesión la Presidenta de la Comisión, señora Apesteguía Jaurrieta, que cede la palabra al señor Landa Marco (G.P. «Mixto») para defender la moción (Pág. 2).

Interviene el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor Palacios Zuasti (Pág. 3).

A continuación toma la palabra el señor Landa Marco, a quien responde el Consejero (Pág. 8).

Se suspende la sesión a las 13 horas y 5 minutos.

Se reanuda la sesión a las 13 horas y 30 minutos.

El señor Larráyoz Lezáun (G.P. «Convergencia de Demócratas de Navarra») defiende una enmienda *in voce* de sustitución de la moción presentada por su grupo parlamentario (Pág. 10).

En el turno a favor de la enmienda de sustitución intervienen los señores Ausejo Mozún (G.P.«Socialistas del Parlamento de Navarra»), Nuin Moreno (G.P. «Izquierda Unida-Ezker Batua de Navarra») y Ciáurriz Gómez (G.P. «Mixto»). En el turno en contra toma la palabra el señor García Adanero (G.P. «Unión del Pueblo Navarro»)(Pág. 11).

Para responder a las intervenciones de los grupos Parlamentarios toma la palabra el señor Consejero (Pág. 14).

En el turno de réplica interviene el señor Landa Marco (Pág. 15).

Se vota la enmienda de sustitución y se aprueba por unanimidad (Pág. 16).

Se levanta la sesión a las 14 horas y 13 minutos.

(COMIENZA LA SESION A LAS 12 HORAS Y 10 MINUTOS.)

Debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a desdoblar la carretera N-232 desde Castejón a Cortes, presentada por el señor Landa Marco (Mixto).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Buenos días, señoras y señores Parlamentarios. Vamos a dar comienzo a esta Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras con un solo punto en el orden del día, el debate y votación de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a desdoblar la carretera N-232 desde Castejón a Cortes, presentada por el representante del grupo Mixto, señor Landa. Para su defensa tiene la palabra.*

SR. LANDA MARCO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Señor Consejero, es una novedad que para el debate de una moción venga el Consejero. No sé si es una deferencia que hay que agradecer o cuál es el sentido de la presencia del Consejero, pero si está aquí, ya nos dirá el motivo.*

La defensa de la moción creo que es clara. El tema es reiterativo, desde el año 92 por lo menos por parte de este Parlamentario que les habla ha sido una constante la preocupación respecto de la carretera Nacional 232, la necesidad de su desdoblamiento para favorecer el tráfico en la zona de la Ribera a la que afecta.

En el pasado mes de junio del 97 defendí una moción con estas mismas características en la que se pedía también el desdoblamiento de la Nacional 232, y como eso está bastante reciente y lo tienen ustedes en el Boletín número 8, de 12 de junio de 1997, y además es evidente que el fundamento de la argumentación no ha cambiado, sigue estando perfectamente recogido ahí, los argumentos que entonces se daban por mi parte los mantengo absolutamente todos. Las apreciaciones que en ese momento se plantearon por parte de los distintos grupos también están recogidas ahí; los distintos números que ahí se aportaban han sido objeto de polémica. Quiero recordar que entonces el portavoz del grupo de Unión del Pueblo Navarro hablaba de más de 15.000 millones de pesetas para lo que eran los tramos Castejón-Tudela y Tudela-Cortes del desdoblamiento de esa carretera. Fue rebatido con datos del Departamento de Obras Públicas. Por mi parte le di hasta el número de Boletín en el que podía ver la referencia de los datos del Departamento, que situaban en 8.425 millones, redondeando 8.500 millones, el coste de esos otros dos tramos del desdoblamiento de esa carretera.

Por tanto, en esta primera parte de la exposición de la moción no me voy a detener más y espero al posicionamiento de los grupos para luego en la réplica aportar los datos que sean necesarios. Es evidente que traigo aquí casi todo lo que al respecto he ido solicitando al actual Consejero, al anterior y al anterior, y en la réplica, si es necesario, aportaré y manejaré los datos oficiales que existen sobre el tema.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Gracias, señor Landa. Señor Consejero, antes de darle la palabra, quiero agradecerle su presencia en esta mañana, igual que al técnico de su departamento. Cuando quiera, tiene la palabra.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Muchas gracias, señora Presidenta. Señoras y señores Parlamentarios, buenos días. No sé si será una novedad que el Consejero acuda a un debate de una moción en Comisión, pero es algo que está contemplado en el Reglamento de la Cámara, y haciendo uso de esa facultad es por lo que hoy estoy aquí.*

En el preámbulo de la moción presentada por el Parlamentario del grupo Mixto don Martín Landa, que entró en el Registro de esta Cámara el pasado día 8 de octubre, se hacen dos afirmaciones que creo que es necesario rebatir.

La primera de ellas es la siguiente, y leo textualmente de la moción: "El Gobierno tripartito recogía el compromiso de proceder al desdoblamiento de la citada carretera, comenzando la primera fase en octubre de 1996 con la variante de Tudela, y siguiendo con la fase de Castejón-Tudela y la Tudela-Cortes, todo ello dentro de la legislatura 95/99, y con un coste aproximado de 8.500 millones de pesetas –del año 95– para las tres fases".

La segunda de esas afirmaciones es la siguiente: "El Consejero del Gobierno actual, señor Palacios, se comprometió a realizar gestiones que harían innecesario el desdoblamiento, mediante una importante rebaja de los peajes en la A-68 que evitaría gran parte del tráfico de la N-232. Una vez más los hechos son tozudos y desmienten al señor Consejero".

Pues bien, ante tales afirmaciones puestas negro sobre blanco en un escrito que se presenta ante el Registro de esta Cámara y que son las que dan pie para plantear las dos propuestas de resolución que se hacen en esta moción, creo necesario ver si son o no ciertas.

En la primera de ellas se menciona un compromiso que tenía el Gobierno tripartito. Por eso, lo primero que tenemos que hacer es ir al programa de progreso para la formación de un gobierno de coalición en la Comunidad Foral de Navarra para la IV Legislatura, 1995-1999, documento que fue elaborado por la comisión de negociación formada por representantes de los partidos PSN-PSOE, CDN, IU y EA, reunidos en Pamplona durante los días 12, 13, 14, 15 y 16 de junio de 1995 y que el Gobierno de coalición formado por PSN-PSOE, CDN y EA en la Comunidad Foral de Navarra asume como programa para la IV Legislatura. Este programa fue leído por el candidato de progreso, señor Otano, ante el Pleno de la Cámara en su sesión del 17 de julio de ese mismo año.

La única referencia a tal carretera la encuentro en el punto 4 del programa, que habla de la mejora de las infraestructuras. En la página 11, al hablar de carreteras, se dice: "Para la próxima legislatura nos proponemos abordar las siguientes actuaciones" Y, entre otras, se dice: "Iniciar las obras de los ejes Cortes-Tudela-Castejón y Sangüesa-Tafalla".

Por tanto, según el programa del Gobierno de progreso, lo único que se proponían era iniciar las obras del eje Cortes-Tudela-Castejón.

Después, a propuesta del Grupo de Izquierda Unida, el Consejero de Obras Públicas, señor López Istúriz, compareció ante esta misma Comisión para exponer la política general del departamento que se proponía desarrollar en la presente legislatura, tal como pueden ver ustedes en la página 2 del Diario de Sesiones de esta Comisión, número 1.

En su primera intervención dijo, y leo textualmente: "A título orientativo, se puede indicar que las actuaciones que deberán acometerse en el trienio 1997-1999, si se cuenta con los recursos suficientes para ello, serán los que señalo a continuación: Como duplicaciones o ampliaciones de capacidad, finalizar el nudo de Alsasua, finalización del tramo Alsasua-Ziordia, proyecto y obra de Alsasua-Echegárate y proyecto y obra de la Nacional 232, variante de Tudela." –Está en la página 9 del Diario de Sesiones–.

Cuando terminó la exposición del señor López Istúriz, el señor Landa Marco, entonces portavoz de Izquierda Unida, intervino –está en la página 18 del Diario de Sesiones– y dijo que había algunas cuestiones que no le habían quedado muy claras, por ejemplo, la de la Nacional 232. Y dijo que le gustaría conocer si el proyecto de desdoblamiento iba a ser posible hacerlo con el Presupuesto del 96 y si el posterior desdoblamiento, aunque fuera desglosado por fases, era posible acometerlo en el 97. Veamos cuál fue la respuesta que le dio el Consejero señor López Istúriz.

"En cuanto a la Nacional 232, me parece que ha presentado usted ante el Departamento alguna pregunta para su respuesta por escrito". –A esas preguntas me referiré después–. "Quizá le pueda

adelantar que en el primer cuatrienio del plan de carreteras que ahora está en desarrollo se contempla el desdoblamiento de la variante de Tudela, dejando para el cuatrienio posterior el desdoblamiento del resto de la carretera hasta el límite con Aragón. Es lógico y se intentará" –seguía diciendo el señor López Istúriz– "hacerlo así, que se haga conjuntamente con Aragón, porque no sería demasiado consecuente que nosotros desdoblásemos la carretera y no lo hicieran ellos." –Quiero entender que cuando el señor López Istúriz hablaba de Aragón se estaba refiriendo al entonces Ministerio de Obras Públicas porque, como saben sus señorías, la Comunidad Autónoma de Aragón no tiene competencias en materia de carreteras–. Y seguía diciendo: "Lo mismo vamos a intentar con Alava" –probablemente se estaría refiriendo a La Rioja–, "aun reconociendo que una frontera entre dos Comunidades no suponga un escalón dentro de la carretera, sino que la carretera siga siendo continua a un lado y otro del límite de Comunidad." Y terminaba diciendo: "Por lo tanto se intentará tener conversaciones con Aragón" –o sea, con el Ministerio– "para que los desdoblamientos sean simultáneos y la carretera adquiera la misma categoría simultáneamente." –que la actuación no fuera sólo en Navarra–.

De la comparecencia del señor López Istúriz a la que he hecho referencia, tampoco se desprende esa primera afirmación que hace el señor Landa en el preámbulo de su moción sobre ese compromiso del Gobierno de progreso de proceder al desdoblamiento de la citada carretera, comenzando la primera fase en octubre de 1996 con la variante de Tudela, y siguiendo con la fase de Castejón-Tudela y la Tudela-Cortes, todo ello dentro de la legislatura 95/99, como dice el señor Landa.

El señor López Istúriz hacía referencia en su comparecencia del 25 de octubre de 1995 a una "pregunta sobre las obras del eje Cortes-Tudela-Castejón, carretera N-232" que para entonces ya había presentado el señor Landa.

Efectivamente, la Mesa del Parlamento de Navarra, en su sesión del 18 de septiembre de ese año, admitió a trámite una pregunta del señor Landa Marco publicada en el Boletín Oficial del Parlamento número 7, de 21 de septiembre de 1995, la pueden ver ustedes en las páginas 6 y 7, en la que dice: "En el programa de gobierno -el de progreso- se retomaba una vieja y sentida reivindicación que afecta a varios pueblos de la Ribera: iniciar las obras del eje Cortes-Tudela-Castejón, carretera N-232, que este Parlamento viene solicitando en base al gran incremento de tráfico que ha ido saturando esta carretera con el consiguiente peligro para los obligados usuarios de la misma." Y decía el señor Landa: "Por ello interesa saber: ¿Cuáles son los planes y plazos en que el Gobierno de Navarra espera acometer esta obra?"

La respuesta del Consejero señor López Istúriz tiene fecha de 4 de octubre de 1995, se publicó en el Boletín Oficial del Parlamento número 13, del 26 de ese mismo mes, en las páginas 10 y 11, y es la siguiente: "En el momento actual no existe ningún plan formal de ejecución de las obras de desdoblamiento de la carretera N-232. Sí existen estudios previos de planificación. Por otro lado, en el avance del plan de carreteras que en la actualidad se está redactando, se contempla el desdoblamiento de la variante de Tudela dentro del primer cuatrienio de vigencia del plan, dejando para el segundo cuatrienio el desdoblamiento del resto de la carretera N-232 con una inversión total de 8.525 millones de pesetas" –pesetas de 1995–.

Cuando el señor Landa recibió esta contestación, inmediatamente presentó una nueva pregunta. Era el 23 de octubre cuando la Mesa del Parlamento la admitía a trámite y se público en el Boletín Oficial del Parlamento número 14, de 27 de ese mismo mes. En ella se decía: "La carretera Tudela-Fontellas de un tiempo a esta parte se ha convertido en una avenida urbana en su recorrido de Tudela hasta el cruce con la N-232, todo ello merced a la implantación del hipermercado Eroski y al incremento de circulación que conlleva".

Hacía dos preguntas que son las siguientes. La primera: "Si tiene el Gobierno de Navarra, en su previsión de mejora de la red secundaria de carreteras, decidida o proyectada alguna actuación para mejorar esta carretera".

Y la segunda, "en qué plazo es previsible acometer una solución al problema expuesto".

La respuesta del señor López Istúriz es de fecha 22 de noviembre, se publicó en el Boletín Oficial del Parlamento número 26, de 15 de diciembre, y dice así:

"1.- En el momento actual no existe ninguna previsión de actuación en dicha carretera, con excepción de las que se puedan derivar del desdoblamiento de la variante de Tudela y que afectarán a la intersección de la carretera de Fontellas con la N-232.

2.- En su primera parte, hasta la intersección con la N-232, el tramo de carretera es totalmente urbano, por lo que las iniciativas deberían corresponder al Ayuntamiento de Tudela, siempre con el conocimiento y autorización por parte del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

Desde el cruce de Fontellas, se está pendiente de la aprobación del plan de carreteras, que es el que marcará las prioridades de actuación en la red de carreteras de Navarra, y siempre que las dispo-

nibilidades presupuestarias lo permitan". Esta coletilla es la misma que ya decía en su comparecencia parlamentaria del 20 de octubre de 1995.

Hasta aquí las referencias que puedo hacer al Gobierno de progreso y al Consejero señor López Istúriz. En ningún momento veo que el Gobierno tripartito hubiese recogido el compromiso de proceder al desdoblamiento de la citada carretera, comenzando la primera fase en octubre de 1996 con la variante de Tudela, y siguiendo con la fase de Castejón-Tudela y la Tudela-Cortes, como afirma el señor Landa en el preámbulo de su moción. Y yo les preguntaría a sus señorías: ¿sí o no?

El señor Landa siguió insistiendo en el tema y el 13 de marzo de 1997 presentó una pregunta para ser respondida por este Consejero que está en el uso de la palabra en la que decía: "¿Hasta cuándo habrán de esperar los ciudadanos y ciudadanas de la Ribera de Tudela para ver hecha realidad la reclamación unánime de desdoblamiento de la carretera N-232? ¿Cuántas personas más tienen que morir en la citada carretera para que este Gobierno se comprometa oficialmente, –no a través de tertulias o promesas etéreas–, a darle solución desde los Presupuestos Generales de Navarra?." Y seguía diciendo: "La carretera N-232, según los últimos datos, supera los 11.000 vehículos al día en el tramo navarro entre Castejón y Cortes a su paso por el término municipal de Tudela, siendo la carretera que soporta el más alto porcentaje en el tránsito de vehículos pesados con un ratio próximo al 60 ciento".

Y volvía a insistir el señor Landa en que: "En el programa del Gobierno tripartito constaba expresamente el compromiso de proceder a su desdoblamiento a lo largo de la legislatura, estando previsto que estuviera finalizada su realización en el año 1999".

Las preguntas que hacía fueron respondidas por este Consejero el 3 de abril de 1997. Son las siguientes.

"1ª.- ¿Cuál es la voluntad política del Gobierno respecto del desdoblamiento del citado tramo?

Respuesta: Tal y como se ha manifestado repetidamente, el actual Gobierno de Navarra ha adoptado el compromiso de impulsar, proyectar y contratar la construcción del desdoblamiento de la variante de Tudela N-232, si se cuenta con disponibilidad económica suficiente.

En relación con el resto del corredor, se considera desproporcionado el que Navarra acometa una elevadísima inversión en el desdoblamiento íntegro de dicha carretera cuando, en paralelo, discurre una autopista infrautilizada y cuando por parte del Estado no hay intención, a corto y medio plazo, de proceder al desdoblamiento de los tramos limítrofes.

2ª. ¿En qué circunstancias y fechas piensa afrontar el desdoblamiento de los tres tramos en que el Gobierno anterior había subdividido la obra: Castejón-Tudela, variante de Tudela, Tudela-Cortes?

Respuesta: Tal y como se ha citado en la respuesta anterior, el actual Gobierno sólo contempla el proceder al desdoblamiento de la variante de Tudela.

Para dicha actuación la previsión es realizar los correspondientes proyectos durante 1997 y 1998 –ya se ha iniciado la redacción del proyecto de trazado– y contratar la obra en 1999."

Por otro lado, y en relación con la segunda de las afirmaciones que hace el señor Landa en el preámbulo de su moción: "El Consejero del Gobierno actual, señor Palacios, se comprometió a realizar gestiones que harían innecesario el desdoblamiento, mediante una importante rebaja de los peajes en la A-68 que evitaría gran parte del tráfico de la N-232", en la respuesta que le di el 3 de abril de 1997 le decía lo siguiente: "Con fecha 12 de marzo de 1997 se mantuvo una reunión de trabajo con el ilustrísimo señor Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento donde, entre otros temas, se abordó expresamente la problemática de la N-232. En esa reunión, el representante del Ministerio de Fomento nos adelantó que el Estado iba a iniciar de inmediato una intensa negociación con las empresas concesionarias de autopistas, entre ellas con la concesionaria de la A-68: Autopista Vasco-Aragonesa".

Y le seguía diciendo: "El objeto último de estas negociaciones es obtener una reducción de los peajes de forma que se cree una mayor atracción de tráfico hacia la autopista, se haga un mayor uso de esta infraestructura y se descongestione la situación de la N-232".

El pasado día 20 de febrero de este año, el señor Landa presentaba en el Registro de la Cámara una nueva pregunta en la que, a la vez que se interesaba por la intensidad media diaria mensual durante 1997 y por los puntos negros reconocidos en dicho tramo de carretera, preguntaba lo siguiente: "¿El Gobierno de Navarra, a la vista de que no ha prosperado la idea de abaratamiento de la autopista A-68 de manera importante, va a proceder a la realización del desdoblamiento por tramos de la N-232?"

Mi respuesta es de 17 de marzo de 1998 y dice así: "En primer lugar, debe manifestarse que el abaratamiento de peajes en la A-68 es competencia de la Administración del Estado –Ministerio de Fomento– y no del Gobierno de Navarra, que se ha limitado a transmitir al Ministerio de Fomento su vivo interés en que se alcanzase el oportuno acuerdo con la empresa concesionaria, Autopista Vasco-

Aragonesa, para lograr dicho objetivo de reducción de peajes y el beneficio inducido de mayor captación de tráfico por la A-68 en descarga de la N-232.

No obstante, lo anterior, dentro de las actuaciones recogidas en el Plan Director de Carreteras de Navarra, recientemente aprobado, está el desdoblamiento de la variante de Tudela en una longitud aproximada de 10'02 kilómetros –la longitud total de dicha carretera en territorio navarro es de 34'02 kilómetros–. Esta actuación está planificada para llevarla a cabo en el trienio 1999-2001.

En relación con el resto de tramos en Navarra" –le seguía diciendo al señor Landa en la contestación que le daba– "su hipotético desdoblamiento debiera coordinarse de forma efectiva con las actuaciones en este sentido –de mucha mayor envergadura– que debieran realizarse en las provincias limítrofes de La Rioja y Zaragoza."

Esto es lo que le contestaba al señor Landa el pasado día 17 de marzo. Por tanto, el Consejero que está en el uso de la palabra no se comprometió a realizar gestiones que harían innecesario el desdoblamiento, mediante una importante rebaja de los peajes en la A-68 que evitaría gran parte del tráfico de la N-232, como afirma el señor Landa en el preámbulo de la moción. Porque, como bien sabe usted y saben todas sus señorías, ése es el único tramo de autopista, es más, el único tramo de carretera, el de la A-68, que aunque discurre por Navarra no es competencia de Navarra. Las negociaciones, las conversaciones tienen que ser entre el Ministerio de Fomento y la concesionaria de la autopista, que es Autopista Vasco-Aragonesa –AVASA–.

Este Consejero, en la autopista que es competencia de Navarra, la A-15, Autopista de Navarra, ya realizó las negociaciones oportunas y, como bien saben todos ustedes, fuimos los pioneros, junto con AUMAR, en esa rebaja que se hizo ya hace casi un año.

Me pueden preguntar sus señorías por qué no se han rebajado los peajes de la A-68. Pues bien, el propio Ministro de Fomento ha declarado recientemente –y tan recientemente como que creo que fue el pasado día 10 de octubre– cuáles han sido los motivos por los que no se han rebajado: "Las exigencias del Gobierno Vasco han bloqueado la rebaja de los peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza, y la negociación con AVASA, que ya se había entablado, tuvo que ser aparcada por las exigencias del Gobierno Vasco, que pretende un traspaso de titularidad de parte de la carretera que atraviesa territorio de esa Comunidad. Por esa razón, hasta que se forme un nuevo Gobierno en la Comunidad Autónoma Vasca, las negociaciones" –según declaraba el señor Arias Salgado el 10 de octubre pasado– "están totalmente paralizadas".

Por lo tanto, señoras y señores Parlamentarios, las dos afirmaciones que hace el señor Landa en el preámbulo de su moción, que son las que le sirven para plantear sus propuestas de resolución, como pueden ver, son inciertas. Ni el Gobierno tripartito se comprometió al desdoblamiento del tramo Castejón-Cortes de la N-232 en esta legislatura, ni este Consejero que les habla se comprometió a realizar gestiones que no eran de su competencia.

Y ya podemos pasar a las propuestas de resolución que hace el señor Landa en su moción. La primera de ellas es que se establezca la dotación presupuestaria suficiente en los Presupuestos Generales de Navarra para el año 1999, de forma que la variante de Tudela pueda comenzarse y terminarse dentro de dicho año.

Y la segunda de ellas es que se inicien los trámites necesarios durante 1999 para que durante el ejercicio del 2000 pueda estar terminada toda la obra, es decir los 34 kilómetros que van desde Castejón hasta Cortes.

Yo creo que ya, puestos a pedir, el señor Landa ha sido generoso. ¿Por qué no pide que estas obras se hagan en un día, en una semana o en un mes y así podríamos evitar molestias a los usuarios de esa carretera? Porque ésta no es una operación como las que se realizan en algunos ayuntamientos en los meses de verano, cuando aprovechan que las calles están desiertas para asfaltarlas.

La obra de la variante de Tudela, que hace unos días presentamos y que próximamente se va a adjudicar, tiene un plazo de ejecución de 36 meses, pero es que no se puede acortar, no se puede hacer en menos tiempo. No se puede desdoblar los 34 kilómetros de la carretera en un año.

De todas formas, creo que aquí lo que tenemos que ver es que el día 2 de diciembre del año pasado esta Comisión aprobó el Plan Director de Carreteras de Navarra para los años 1999 a 2005, y tenemos que ver lo que en él, que es el primer documento de planificación de carreteras de esta Comunidad Foral que ha sido aprobado de manera institucional y sin ningún voto en contra, se dice sobre la Nacional 232.

En primer lugar, al hablar de los ejes estratégicos de la red viaria de Navarra, que están en las páginas 32 y 33 del documento, se dice: Bilbao-Logroño-Tudela-Lérida. Este eje cuenta en la actualidad, a su paso por territorio navarro, con una carretera –la Nacional 232– y con una autopista –la A-68– en paralelo. La densidad de tráfico por la N-232 es en la actualidad muy alta, especialmente en transporte pesado. Los poderes públicos llevarán adelante las medidas oportunas para fomentar un mayor uso de la autopista en descarga

del tráfico de la carretera. Si las medidas adoptadas resultasen infructuosas al finalizar el próximo año 1998, el Gobierno de Navarra llevará a la práctica las medidas necesarias para dotar a la N-232 de la funcionalidad necesaria que posibilite un tráfico fluido y rápido en el tramo Castejón-Cortes.

Después, en la página 83, y dentro de las necesidades de intervención en la red, se dice: "N-232 en el tramo navarro, de límite de la provincia de La Rioja a Tudela y al límite de la provincia de Zaragoza, con intensidad media diaria que oscila entre los 10.914 vehículos en 1996 en el primer tramo y 13.200 vehículos en el segundo. Estos tramos están en relación con la autopista A-68, en una situación similar al de la N-121 y la autopista A-15 y por tanto deberán propiciarse fórmulas para un mayor uso de dicha autopista que discurre en paralelo".

Y, por último, dentro de la descripción de las obras, presupuesto y programa del Plan Director de Carreteras –página 95– se dice: "de forma inmediata se desdoblará la variante-circunvalación de Tudela, posponiendo, en principio, otras actuaciones en la N-232 en previsión de una mayor captación de tráfico en la autopista A-68 en base a la nueva política tarifaria en los peajes".

Y ya, por último, en la página 112, entre las actuaciones del Plan Director de Carreteras, dentro del capítulo de autovías-duplicaciones de calzada está la variante de Tudela, con una longitud de 11 kilómetros y se desglosa en 500 millones durante 1999, es decir, para iniciar la obra en el segundo semestre de ese año 99; 1.000 millones durante el 2.000; y 1.500 millones durante el 2.001.

Esto es lo que se aprobó. Es cierto que se puede decir que en 1998 no se han propiciado las fórmulas para un mayor uso de dicha autopista que discurre en paralelo a la N-232. Pero ya les he dicho cuáles han sido las razones por las que las conversaciones entre el Ministerio de Fomento y la Vasco-Aragonesa están totalmente paralizadas hasta que se forme un nuevo Gobierno, y no es otra que la exigencia del Gobierno Vasco. Por tanto, no está en nuestras manos y nada podemos hacer por ello.

Tenemos que confiar en que una vez que se constituya ese Gobierno, el Ministerio pueda seguir, como lo está haciendo con otras concesionarias, y se pueda rebajar el peaje de la A-68 y se capte, como ha sucedido en la A-15, Autopista de Navarra, desde hace casi un año, que, como ustedes saben, se ha captado más que menos un 20 por ciento, y se ha podido descongestionar en parte esa carretera.

Por ello, lo que puede y debe hacer esta Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras de este Parlamento de Navarra es instar al Ministerio de Fomento para que cuanto antes llegue a un acuerdo con la concesionaria de la A-68, la Vasco-Aragonesa, para reducir los peajes y así captar en todo o en parte el tráfico de largo recorrido que circula por el tramo navarro de la N-232. En el supuesto de que el Ministerio no consiguiera esa rebaja de peajes o en el supuesto de que esto no fuese suficiente, lo que habría que hacer sería instarle también al Ministerio para que realice los estudios, no en el tramo navarro, sino en todo el eje, en toda la 232, para ver qué actuaciones hay que realizar, porque el tráfico de la 232 por Navarra es muy pequeño, puede ser un 15 o un 20 por ciento, y el resto es tráfico de largo recorrido que va de Bilbao y Logroño a Zaragoza o Lérida, o a la inversa, y, por lo tanto, será el Ministerio de Fomento el que tendría que hacer ese estudio, y si Navarra tuviese que desdoblar ese tramo por no haber llegado a un acuerdo con la Vasco-Aragonesa o porque esto no era suficiente, lo que tendría que hacer entonces es un convenio de colaboración con el Ministerio de Fomento para que ayude y financie esa obra, porque ya está bien que Navarra, que ha tenido que soportar muchas obras de autovías, en este caso, que es un tráfico no navarro, tenga que realizar también una inversión tan importante.

En estos momentos lo que se ha hecho es adelantar lo que estaba previsto en el Plan Director de Carreteras, que es el desdoblamiento de la variante de Tudela. En el Plan Director se decía que se iniciarían en el segundo semestre de 1999, y había sólo 500 millones. Pues bien, en el Departamento se ha hecho un gran esfuerzo, no por parte del Consejero, sino por parte de los técnicos, para acelerar y agilizar todo ese expediente, de tal forma que la adjudicación de la obra se pueda realizar bien dentro de este ejercicio de 1998 o en los primeros días de 1999. Y, como ya les he dicho antes, este desdoblamiento afecta a dos municipios, que son el de Tudela y Fontellas, afecta a algo más de 10 kilómetros, es decir, a casi el 30 o 33 por ciento del tramo navarro de la N-232.

Con esta actuación se construyen o modifican tres enlaces y un semienlace, y eso no se puede hacer en doce meses, con lo que se suprimen los pasos al mismo nivel. Con esta actuación se van a suprimir tres de los 35 tramos de concentración de accidentes de Navarra.

Y éste es el tramo peor de la N-232 en territorio navarro ya que en él no sólo se da el tráfico de largo recorrido, al que antes se hacía referencia, sino que además concurre el propio de Tudela, con sus 27.000 habitantes, y todo el movimiento de agitación que se da en la zona con los polígonos industriales allá existentes.

El presupuesto de esta obra es de 2.635 millones de pesetas y junto a él se va a realizar otro proyecto de obras complementarias, que asciende a la cantidad de 100 millones de pesetas y que viene

derivado de las alegaciones que en su día presentó el Ayuntamiento de Tudela.

Estamos seguros de que con esta actuación, con la variante de Tudela y el desdoblamiento de ese tramo de la N-232, se resolverán muchos de los importantes atascos que ahora se producen en esa vía de comunicación.

En relación con el resto de los tramos: Castejón-Tudela y Fontellas-Cortes, tal y como le decía al señor Landa en la contestación que le daba por escrito el 17 de marzo pasado, a la que antes hacía referencia, "su hipotético desdoblamiento debiera coordinarse de forma efectiva con las actuaciones en este sentido –de mucha mayor envergadura– que debieran realizarse en las provincias limítrofes de La Rioja y de Zaragoza".

No tendría sentido que Navarra decidiera acometer esta obra si el Ministerio de Fomento no lo hace en el resto de este eje. Porque nos tendríamos que gastar 10.000 millones de pesetas, contando la variante de Tudela, para tener una autovía paralela a una autopista. Con ello lo que conseguiríamos es que en el tramo navarro de la 232 todo el tráfico se vaya por la autovía y la autopista siga estando vacía. La pregunta que me hago y que les hago a sus señorías es la siguiente: ¿Navarra se puede permitir ese lujo?

El Ministro de Fomento recientemente, el día 24 de octubre, ha declarado en el Parlamento que el Ministerio va a seguir construyendo autopistas de peaje para descongestionar las autovías o carreteras ya existentes que estén congestionadas; nunca a la inversa. Por otro lado, el Ministro dijo que España no se puede permitir el lujo de rescatar las concesiones de las autopistas de peaje que ahora existen, porque rescatar esas autopistas cuesta al Estado billones de pesetas. Pues bien, yo les tendría que decir que si en Navarra se decidiera desdoblar todo el tramo navarro de la N-232, que cuesta más de 10.000 millones, lo que íbamos a conseguir es que la autopista siguiera estando vacía, la autovía estaría llena, pero no sólo eso, sino que inmediatamente se tendría que realizar una actuación similar en lo que es la autopista de Navarra, la A-15, con las carreteras paralelas a ella, que, como saben, son la 121 y la 240-A. O pasábamos a desdoblar esas carreteras o rescatábamos la autopista, y el coste del rescate es en números redondos unos 100.000 millones de pesetas. Por lo tanto, estas actuaciones nos costarían 110.000 millones de pesetas.

El 2 de diciembre del año pasado, aquí en esta Comisión se aprobó el Plan Director de Carreteras para los próximos ocho años, desde éste del 98 hasta el 2005, y el presupuesto total, como saben sus señorías, es de 134.000 millones de pesetas. Se puede hacer; nosotros desde el departamento, encantados. Porque los ingenieros del departamento lo que hacen son carreteras, y si tienen que hacer carreteras, hacen carreteras y desdoblan carreteras. ¿Pero Navarra tiene dinero para gastarse 110.000 millones de pesetas en estas actuaciones?

Por eso, lo que procede en estos momentos desde la Comisión es instar al Ministerio de Fomento para que reanude esas conversaciones interrumpidas con la concesionaria Vasco-Aragonesa y que se consiga la reducción de peajes, como ha conseguido el día 23 en el Consejo de Ministros, que se aprobó la rebaja de peajes en Acesa, antes había hecho ya la de Aumar, pues que ahora venga ya la de la Vasco-Aragonesa. Y de todas formas, si esa reducción de peaje no es suficiente, porque puede no serlo, o no consiguen rebajar los peajes, entonces, lo que tiene que hacer el Ministerio, y habría que instarle también desde este Parlamento, es un estudio de todo el eje de la N-232, no sólo que Navarra desdoble su tramo, sino de todo, desde Bilbao, o el tramo que está mal, la carretera de Bilbao a Lérida, y entonces, si hay que realizar actuaciones en Navarra, como ese tráfico pesado, esos 12.000 vehículos que decíamos antes, la gran mayoría no es tráfico navarro, que el Ministerio, a través de un convenio de colaboración, ayude a financiar esa obra. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Tiene la palabra el señor Landa.*

SR. LANDA MARCO: *Entiendo que el Consejero vuelve a reabrir el debate. Ha empleado cuarenta minutos en hacer toda una serie de afirmaciones. Yo prometo que voy a emplear muchísimos menos en contestarle y desmontar sus argumentos. Tengo que decirle, dentro de la cortesía parlamentaria, que con harta imprudencia ha hablado de falsedades de este Parlamentario, digo que con alta imprudencia por su parte, señor Consejero.*

Que usted haya leído dos boletines anteriores a la negociación de los Presupuestos del año 96, como le voy a dar solamente un dato, le deja absolutamente fuera de juego. Todo lo que ha dicho es anterior a la negociación de los Presupuestos de 1996. En la negociación del programa tripartito, en la que participé activamente, este Parlamentario se encargó, en representación de Izquierda Unida en aquellos momentos, de que la N-232, que no tenía la calificación de vía prioritaria entre las carreteras de Navarra, constase y se incluyera como vía prioritaria de Navarra; primer paso. Efectivamente, como consta en los dos boletines que nos ha leído, cuando el Consejero vino aquí a plantear las directrices de su Departamento, este Parlamentario tomó buena nota de lo que decía, por eso quiso insistir en cuáles eran los planteamientos para la 232, por eso hizo una pregunta que fue contestada

también en octubre o noviembre de ese mismo año, en la que efectivamente estaba la constatación de que no se pensaba desdoblar la 232 en la Legislatura 95-99.

Pero le rebato el planteamiento que ha hecho usted para que vea que hay datos que no conoce, que no constan en esos dos boletines pero que son reales y que demuestran que este Parlamentario está diciendo la verdad, como es que en los Presupuestos del 96, antes de que se apruebe ningún plan de carreteras se consigna una partida para comenzar la variante de Tudela en octubre de 1996 y realizarla y acabarla en el 97, y eso todos los Parlamentarios que estuvieron en el debate de los Presupuestos del 96 lo conocen, porque es efectivo. Hay una enmienda aprobada con esas características que es conocida por todos los Parlamentarios y no estaba aprobado el plan de carreteras, señor Consejero. El acuerdo que se establece en los Presupuestos del 96 es que se va a empezar la variante de Tudela en octubre del 96 y que no se va a detener el desarrollo de las siguientes fases para acabar el desdoblamiento con la Legislatura, en 1999.

Nos ha señalado toda una serie de actuaciones que son conocidas por la Comisión, porque, en la defensa de la moción que yo realicé en la ocasión anterior, ya puse en evidencia todos los datos oficiales que se habían dado. Por cierto, en esa proliferación de datos, y se lo digo porque ha manejado esa respuesta, no nos ha dicho cuánto costaba el desdoblamiento de la Nacional 232 con datos de su Departamento, aunque usted no estuviera entonces allí, cuánto decía el Departamento que costaba ese desdoblamiento. Eso no nos lo ha dicho, yo se lo he dicho antes: 8.500 millones de pesetas. Usted al final de su intervención lo ha cifrado en 10.000 millones incluida la variante de Tudela. Nos aproximamos a los datos que manejaba el Departamento de Obras Públicas, no yo. Ha dicho también que es falso lo del rebaje de los peajes de la A-68. Mire usted, dígaselo a los medios de comunicación, que recogen palabras suyas, y yo no he visto que usted haya rectificado lo que recogieron los medios de comunicación, y lo recogieron, además, con motivo de una visita que usted hizo a la Ribera, y lo recordará perfectamente, y usted lo da por hecho, no dice que se va a hacer o que se puede hacer; no. Da por hecho que el importante rebaje de los peajes que se va a producir en la A-68 hará innecesario el desdoblamiento de esa carretera. Lo dice usted, señor Consejero. O, a lo mejor, lo interpretaron mal los periodistas. Pero yo no he visto ninguna rectificación por su parte de que lo interpretaron mal. A lo mejor es que jugaba con corriente a favor y no le importó, si no le interpretaron bien. Pero eso está publicado y no he visto yo ninguna rectificación. Por tanto, segunda falsedad que dice usted que en absoluto. Ya ve que recojo fielmente los dos planteamientos.

Dice que no se puede hacer la variante en tres años; por respeto no me he reído, señor Consejero. ¿Cómo se puede decir que una variante como la de Tudela, que no tiene ningún problema orográfico de ningún tipo, no se puede hacer en menos de tres años? No somos técnicos, pero es algo tan de perogrullo, que simplemente basta saber qué medios se van a poner, qué máquinas se van a poner a trabajar y en qué plazo va a salir la obra, y si sale en un año, señor Consejero, se hará en un año, pero sin ningún problema, ¡por favor!, sólo faltaría que para hacer cada diez kilómetros de una carretera que no tiene ningún problema orográfico hicieran falta tres años, es algo sencillamente inconcebible.

Lo que debe hacer esta Comisión, señor Consejero, entiendo que es lo que los Parlamentarios que formamos parte de esta Comisión y el agregado en esta ocasión que soy yo decidan que es más interesante para lo que se presenta a votación esta mañana en la Comisión. Porque, desde luego, ya es el colmo que usted nos diga que lo que hay que hacer es instar al Ministerio de Fomento para que de alguna manera haga lo que usted dijo que iba a hacer y parece que no ha obtenido ningún resultado. Yo no digo que usted no haya hecho las gestiones que haya creído convenientes. Seguro que habrá hecho las gestiones y que habrá intentado que se rebaje el peaje, no lo pongo en duda, pero ésa es una labor que usted dijo que iba a hacer. Ese es uno de los temas que por dos o tres veces se le ha preguntado por este Parlamentario y el resultado, señor Consejero, es: nada traigo, nada depende de mí; balones fuera. En eso el Ministerio y la concesionaria si se ponen de acuerdo, algo harán, y, si no, seguiremos como estábamos.

Que no tendría sentido gastarnos 10.000 millones contando con la variante de Tudela, señor Consejero, como apreciación personal yo se la tengo que respetar, es su apreciación, pero desde luego visto el interés, la necesidad y la demanda desde hace muchos años de todos los pueblos de la Ribera que viven a la derecha y a la izquierda de la carretera Nacional 232, desde luego, no lo puedo compartir en absoluto.

Es importante ese desdoblamiento. Se viene pidiendo por activa y por pasiva desde hace muchos años y, desde luego, creo que es un tema que esta Comisión tendrá que valorar a lo largo de esta mañana, pero que su valoración sea más positiva que la que ha establecido el señor Consejero.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Landa. Señor Consejero, ¿desea replicar en este momento?*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Sí, muy brevemente. El señor Landa dice que no he leído una parte de la respuesta que le dio el señor López Istúriz. Pues sí que la he leído; quizá usted no estaba atento. Era: "en el avance del plan de carreteras que en la actualidad se está redactando se contempla el desdoblamiento de la variante de Tudela dentro del primer cuatrienio de vigencia del plan, dejando para el segundo cuatrienio el desdoblamiento del resto de la carretera Nacional 232, con una inversión total de 8.525 millones de pesetas –pesetas de 1995–". Quizá no lo ha escuchado su señoría.*

Y luego dice que después de esas respuestas del señor López Istúriz se aprobaron los Presupuestos del año 96, y que, según he entendido, había una partida para que en el mes de octubre de 1996 se iniciase la obra. Y bien, como sabe su señoría, el Gobierno de progreso estuvo hasta el día 18 de septiembre de 1996 y lo que yo le puedo decir es que en esos ocho meses y medio largos no nos encontramos en el Departamento nada preparado por el Gobierno que usted dice para ejecutar la obra en un año a partir de octubre del 96. Yo he preguntado eso en el Departamento y no había ningún tipo de proyecto ni había nada de nada. Si la obra tenía que empezarse en octubre del 96 quiere decir que para ese momento tenía que estar ya adjudicada con todas las fases previas que hay para la adjudicación de una obra. Si la obra se tenía que iniciar el 1 de octubre de 1996, pues tenía que haberse hecho algo y no había absolutamente nada. Por eso la partida presupuestaria y esa voluntad que dice no se plasmó más que en una aprobación de una partida presupuestaria sin más.

Yo no soy técnico ni nunca alardeo de tal porque no lo soy, y, como ya les he dicho varias veces en esta Comisión, aunque sea Consejero de Obras Públicas, no tengo el título de ingeniero de caminos y no me lo dieron el día que el Presidente del Gobierno me nombró; ha habido otros que presumían de que sabían a lo mejor más que los ingenieros de caminos. Yo he preguntado a los que saben y me dicen que una obra como la variante de Tudela de diez kilómetros con tres enlaces y un semienlace no se puede hacer en un año, y el plazo de ejecución de esa obra son 36 meses, señor Landa. Pues muy bien, usted sabrá más que los técnicos del Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Navarra, que son los que han tenido que aprobar el proyecto y que son los que han estado en todos los trámites hasta que se adjudique esta obra y luego estarán en la dirección de la obra. Usted sabrá mucho más que ellos. Yo lo que les tenía que decir ya se lo he dicho y ahora sus señorías tienen la palabra.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Antes de continuar con el debate de esta Comisión, y ante el conocimiento por parte de la Mesa de la intención de un grupo político de plantear una enmienda sobre el tema que nos ocupa, suspenderemos durante unos minutos la sesión para poder dar conocimiento a todos los grupos parlamentarios del documento. Suspendemos la sesión.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 13 HORAS Y 5 MINUTOS.)

(SE REANUDA A LAS 13 HORAS Y 30 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Se reanuda la sesión. Una enmienda* in voce *de sustitución ha sido firmada por los Grupos CDN, Nueva Izquierda, PSN e Izquierda Unida. ¿Algún grupo parlamentario se opone a su tramitación? De acuerdo. Para su defensa, tiene la palabra el señor Larráyoz.*

SR. LARRAYOZ LEZAUN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Gracias, también, a los grupos parlamentarios que han suscrito la enmienda que se acaba de presentar como consecuencia de una moción inicial presentada por el Parlamentario señor Landa, relativa a la conexión viaria que discurre en la Nacional 232 al sur de Navarra, una carretera que tiene, desde luego, una gran utilización. Y la fuente de utilización es diversa, como ha comentado el señor Consejero en la comparecencia que sobre esta materia acaba de realizar.*

Por una parte, en efecto, se utiliza esta carretera como tránsito interregional, dentro de las regiones no sólo de España sino también para conectar con otros países europeos, y a la vez también de tráfico interurbano de los pueblos de Navarra. Yo, en este sentido, discrepo moderadamente de lo que ha manifestado el señor Consejero y sí creo que tiene bastante utilidad, se usa bastante por el usuario navarro, sin perjuicio de que, evidentemente, y en esto estoy de acuerdo, la mayor cantidad sea un tráfico interregional, como estoy diciendo. Y es que esta carretera, de alguna manera, aunque lo digo con una cierta impropiedad, tiene un uso urbano porque los núcleos de la zona sur de Navarra la verdad es que están muy próximos y el crecimiento a través de los polígonos industriales que se están haciendo en la zona es, de hecho, una solución urbana.

Pero lo que sí es cierto, y yo creo que en eso estamos de acuerdo, es que precisamente por éstas y por otras circunstancias la necesidad de superar el estado actual y de dotar a la zona de una fluidez y de una seguridad en el tráfico es un denominador común que, con diferencias de matiz, es sentido y

compartido por todos los grupos parlamentarios porque, evidentemente, está saturada.

Y por otra parte, es una obra que tiene una trascendencia económica fuerte y cuya ejecución tiene que ser necesariamente desarrollada en varios años y en un periodo medio, por lo menos igual que se está haciendo con otras carreteras que tienen una trascendencia o importancia fuerte, como se ha hecho en las autovías, que se hacen en varios años, primero, por las propias características de ejecución de las obras públicas en carreteras. Segundo, por las características de inversión que tiene el Presupuesto de Navarra, y por otras circunstancias. En este sentido, entendemos que debe haber una prudencia a la hora de ejecutar la solución, que hay que llevarla adelante, pero de forma prudente.

Por otra parte, también es cierto que el Plan de Carreteras de Navarra, con las limitaciones en cuanto a la obligatoriedad que tiene un plan respecto de lo que puede ser un reglamento o una ley, se aprobó hace muy poco tiempo y eso supone una vinculación, de alguna manera, para los propios grupos políticos que lo aprobaron.

Desde otro punto de vista, como se ha expuesto no solamente hoy sino en otras ocasiones por el señor Consejero, también por declaraciones, incluso, del Ministro, y como se publica en los medios de difusión, en esa parte del territorio de Navarra en el que estamos incidiendo hay que considerar, por un lado, la red de autopistas existente y, por otra parte, la red de la futura autovía prevista y tomar la decisión de si se integran en el uso normal, es decir, sin peaje o con un peaje bonificado o más asequible del que está actualmente. Confluyen muchas situaciones, muchos aspectos de una gran importancia para el gasto que hay que hacer y hay una gran necesidad también de solucionar esta situación. A la vez es necesaria una prudencia y dotar a esta parte de Navarra de la solución.

Nosotros, por todos estos motivos, si bien la idea la compartimos, como creo que la comparten todos los grupos políticos, creemos que en este momento, y de alguna manera es el resumen de la enmienda presentada, lo decisivo es en primer lugar que hagamos el proyecto, y el proyecto sí que creemos que se debe hacer en el próximo año entrante, porque este año, prácticamente, está acabado. Y en ese proyecto que se contemple la solución definitiva.

Señorías, nosotros no sabemos exactamente cuáles son las características técnicas de la solución definitiva a adoptar. ¿Será un desdoblamiento al cien por cien? ¿Será un uso de las autopistas existentes? ¿Será parte y parte? ¿Habrá terceros carriles? No lo sabemos. Queremos que se haga el proyecto definitivo durante el año entrante y tanto en ése como en los siguientes vamos a ejecutarlo, vamos a ir desarrollándolo en las consiguientes fases que va a tener el proyecto y, a la vez, –yo no voy a decir si ha habido o no ha habido retraso en las decisiones o en las relaciones entre Gobierno de Navarra y Ministerios competentes sobre todo este tema que estamos hablando– definir y fijar las etapas de la autovía del tramo Medinaceli-Tudela para la conexión rápida de Tudela con Madrid.

No vamos a decir si ha habido retrasos o no ha habido retrasos. Mirando hacia adelante, porque lo definitivo para nosotros es que se comience a trabajar, pero no sólo a trabajar sino a hacer la solución viaria definitiva, queremos que con celeridad la Administración foral y española se pongan de acuerdo y lleguen a conclusiones, porque esas conclusiones, de alguna manera, van a ser determinantes tanto para lo que es carretera, las autopistas actuales y las autovías futuras. Vamos a tener, entonces, ya una determinación clara y concreta que puede ser determinante también para la finalización del proyecto de la autovía.

Por todo esto, señorías, hemos presentado la enmienda que sometemos a su consideración y si fuese posible también para que la apoyen con su voto afirmativo. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Larráyoz. ¿Grupos Parlamentarios que quieran intervenir a favor de la enmienda firmada por los grupos? Daremos el orden de palabra tal y como están representados. Por el grupo socialista, señor Ausejo tiene la palabra.*

SR. AUSEJO MOZUN: *Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señor Consejero, señor Purroy. Bienvenidos a esta Comisión. Buenos días, señorías. Yo, la verdad, me he quedado un poco perplejo después de haber escuchado al señor Consejero y se me han cruzado un poco los cables. Creía que esto iba a tener otra solución. Veo que no. No hay otra solución. El tema de la Nacional 232 se está pareciendo un poco al tema de la contrapasa, por lo reiterativo, pero con una variante: que en la contrapasa suelen caer palomas y aquí, en la Nacional 232, suelen caer personas, desgraciadamente.*

Tengo que referirme a la moción que presentó el señor Landa el año pasado, por el mes de junio, en la cual nuestro grupo votó en contra confiando, tal vez ingenuamente, en que la propuesta de UPN, que era buscar alternativas al desdoblamiento de la Nacional 232, se pudiera cumplir. Pero la verdad es que, después de año y medio de aquella propuesta, no se ha hecho ninguna gestión para buscar una alternativa. Digo que no se ha hecho y ahora es muy fácil decir que la culpa la tiene el Gobierno Vasco. Pero, en cualquier caso, no hay ninguna

alternativa. También en una enmienda nuestra al Plan Director de Carreteras propusimos la posibilidad de que se buscara otra alternativa que no ese grandioso gasto que parece ser que tiene este desdoblamiento.

Yo, la verdad, voy a huir de hablar de temas técnicos, pues no soy técnico, voy a huir de hablar, incluso, de problemas económicos porque yo soy un político, o al menos pretendo serlo, y creo que mi obligación es canalizar los problemas que tienen los ciudadanos a través de propuestas políticas en este Parlamento, y ésa es la que verdaderamente creo que es nuestra función. Y que los problemas técnicos los resuelvan los técnicos. Y los problemas económicos, si hay voluntad política para resolverlos, se resuelven con bastante facilidad. La prueba de ello es que cuando se ha tenido voluntad política de hacer la autovía de Leizarán, el nudo de Alsasua, la autovía de la Barranca, y así seguiría nombrando cantidad de obras que se han hecho y se están haciendo, pues los problemas económicos se han solventado. Y aquí lo que verdaderamente radica es que no hay voluntad política de atacar este problema. No hay voluntad. Es más, he querido ver –perdone si esto no es así y me extralimito– una cierta animadversión contra la Ribera. No sé por qué, pero igual estoy equivocado. Perdone si estoy equivocado.

Desde luego, me ha dejado un poco alucinado su intervención porque nos dice al Parlamento, a esta Comisión, lo que debemos hacer. Le dice también al Gobierno central lo que debe hacer. Incluso, creo que hasta al Gobierno Vasco le dice lo que debe hacer. Señor Palacios, yo creo que es el Consejero el que debe hacer lo que el Parlamento apruebe, pienso yo. Ha sido muy apabullante en todos los datos que nos ha proporcionado de toda la historia pasada, de todas las intervenciones, en fin, un sinnúmero de datos que ha contribuido a que estemos un poco más informados, pero la verdad es que yo también voy a obviar todos esos datos.

Lo que verdaderamente importa es la decisión de hoy, y la decisión de hoy ha sido clara: es un costo muy caro y no tenemos intención, de momento, de afrontarlo. Pues muy bien. Habrá que explicárselo a los ciudadanos de la Ribera, no a los de Tudela, sino a los de la Ribera, ya que el problema no es de Tudela. Como parece ser, alguien también trata de enfocarlo solamente a Tudela. No, no; es de toda la Ribera. Pero no solamente en cuanto al tráfico, sino que también es importante para el desarrollo de la Ribera, porque de un tiempo a esta parte está muy estancado el propio desarrollo económico e industrial de la zona de la Ribera. Posiblemente, atacando este problema y teniendo unas buenas infraestructuras viales podría volver a retomarse lo que en otro tiempo tuvo la Ribera. Y, sobre todo, no ya por el desarrollo industrial sino por la cantidad de accidentes. Y esas estadísticas de muertes, que ha habido y que sigue habiendo, las tienen ustedes.

Yo tuve, hace años, un problema en esa carretera. Un familiar mío murió en el cruce de la entrada a Cortes, en la Nacional 232. En aquel tiempo yo pensé, con las veces que se había pedido hacer una oreja, que no era cuestión de desdoblar la Nacional 232. Pues tuvo que haber bastantes accidentes y luego muertos para que se tuviera en consideración y hacer la oreja. En esto me parece que está ocurriendo lo mismo: que tiene que haber un determinado nivel de muertos para tomar en consideración seriamente y atacar este problema.

En la Ribera nunca nos hemos opuesto a las obras y nunca nos hemos opuesto a que se hagan por toda la zona de Navarra, siendo necesarias, cuesten lo que cuesten. Yo no entiendo por qué después de seis u ocho años con este problema encima de la mesa se siga insistiendo en que el desdoblamiento de la Nacional 232 es un lujo para Tudela. No lo entiendo. Por lo visto, debemos ser los parientes pobres. No quería decir nada más. En estos momentos es necesario. No es una cosa que nosotros estemos pidiendo por tratar de mejorar nuestro aspectos, no. Es completamente necesario que este desdoblamiento se haga y que se haga cuanto antes. Muchas gracias.

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

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, señor Consejero, buenas tardes ya. Nosotros veníamos con la intención de apoyar la moción que el señor Landa había presentado, y así lo hubiéramos hecho si finalmente se hubiera sometido a votación. Por lo tanto, ésa era nuestra posición. Al final, se ha consensuado o se ha presentado una enmienda* in voce *que también viene a dar o a intentar dar una perspectiva de solución al problema, porque lo que al final vamos a aprobar es que en el año 99 –si no entiendo yo mal– se tendrá que perfilar la solución definitiva y posteriormente acometerla.*

Tampoco nos parece que debamos entrar en confrontaciones sobre cuál sea el procedimiento pero, en todo caso, habrá que buscar esa solución y habrá que acometerla con la máxima rapidez posible. Nosotros, desde luego, creíamos y seguimos manteniendo que el desdoblamiento es la solución porque, efectivamente, ahí está la autopista A-68. Pero si por a, por b o por c, porque el Gobierno Vasco no se pone de acuerdo o la concensionaria no se pone de acuerdo con quien procede en esa negociación, si en estos momentos el Gobierno Vasco no existe, si el rescate es imposible, habrá

que ir a la solución que es razonable y que es posible, más allá de los deseos, que estos sí que podrían ser, quizás, utópicos de otras alternativas, pero que no se pueden, desgraciadamente, pensar que se van a plasmar en una realidad inmediata o, por lo menos, rápida, porque el problema está ahí y algún otro portavoz ha hecho referencia a que no estamos hablando, evidentemente, de la contrapasa de palomas, sino que estamos hablando, al final, de unos riesgos importantes para la seguridad viaria.

¿Que eso debe ir acompañado de otros pasos? Nosotros no tenemos nada en contra de lo que el Consejero ha comentado respecto a un convenio de financiación de esa obra con el Ministerio si procediera. Efectivamente, son datos que están ahí, son muy ilustrativos en torno al tráfico específicamente navarro que rueda por esa carretera y, por lo tanto, eso también hay que tenerlo en cuenta. Por lo tanto, si en ese desdoblamiento hay que contamplar también ese convenio de financiación y hay que negociar con el Estado pues hágase. Pero, en todo caso, trabájese en esa línea y den pasos y avánce en esa dirección, pero, repito, en la línea de poner la solución.

Por lo tanto, repito, veníamos con la intención de apoyar la moción presentada. Vamos a apoyar la enmienda in voce *que la sustituye, y a partir de ahora el Gobierno yo creo que tiene el mandato de este Parlamento de forma clara para en el plazo reseñado en la enmienda* in voce *esbozar de forma ya clara qué tipo de solución se va a dar y también tener marcado un plazo para ejecutar esa solución. Nada más y gracias.*

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

SR. CIAURRIZ GOMEZ: *Gracias, señora Presidenta. Voy a ser brevísimo porque no he podido firmar la enmienda* in voce *al encontrarme fuera cumpliento otra obligación parlamentaria, pero estoy de acuerdo con su contenido. En definitiva, se trata de poner ya en marcha algún mecanismo para tratar de solventar este problema. Estamos de acuerdo, por tanto, en lo que contiene la enmienda* in voce *y, en ese sentido, daremos nuestro voto favorable.*

De todas formas, quiero manifestar mi extrañeza porque cuando me he tenido que ausentar de la Comisión me he ido con la idea que decía el Consejero, de que había que instar al Ministerio de Fomento para que aclarase cuál era la situación y que solucionara el problema de los peajes, y he vuelto oyendo que toda la culpa del problema lo tiene, por lo visto, el Gobierno Vasco. Lo único que quiero decir es que el Gobierno Vasco existe, sigue funcionando y no ha desaparecido. Es decir, hay un Gobierno en funciones que está trabajando exactamente igual y, por tanto, hay que dejarlo claro, y no digo que lo haya dicho el señor Consejero, no se lo he oído a él lo del Gobierno Vasco, lo he oído después. Pero cuando me he ido hablaban del Ministerio de Fomento y a la vuelta he oído lo otro. Quiero aclarar, en todo caso, que el Gobierno Vasco existe, que está funcionando y que, por tanto, no hay ninguna razón para decir que ese Gobierno no tiene en este momento vida jurídica y política, porque la tiene.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Ciáurriz. ¿En el turno en contra desean intervenir? Señor García Adanero, tiene la palabra.*

SR. GARCIA ADANERO: *Gracias, señora Presidenta. Sería turno en contra de la primera moción, pero como supongo que el señor Landa ha firmado la enmienda, al final será esta enmienda la que se vote y, en ese caso, votaremos a favor.*

Durante esta mañana hemos pasado de ver una moción que a mí me recordaba a los tiempos de ayuntamiento, al típico concejal casi diría solitario en un ayuntamiento, sin aspiraciones a gobernar, –y los que aquí han sido concejales, incluido el señor Landa, ya saben a qué me refiero– a ver una enmienda en la que se intenta buscar una solución a una necesidad, a un problema, pero nuestro grupo entiende que de forma razonable. Y digo esto porque la moción que venía en un primer lugar entendemos que era absolutamente irrealizable, y, además, poco coherente con lo que aquí se había establecido.

A mí me parece muy bien que el señor Landa la presente, pero creo que al final el problema que tenía el señor Landa era que el Gobierno en enero va a empezar a realizar una obra que quizá él creía que nunca se iba a realizar y que era parte de su bandera electoral en la Ribera, y ya ha visto que el Gobierno va a empezar a hacerla, y entonces ha dicho: ¿cómo puedo superar que el Gobierno la vaya a hacer? Bueno, pues que en vez de que se haga en tres años, que es lo que aquí se aprobó, diremos que se haga en uno, para ver si así yo soy más que el Gobierno, o alguna cosa del estilo. Y que la presente el señor Landa no me extraña porque, al fin y al cabo, él no votó el plan de carreteras, pero sí me hubiera extrañado que otros grupos como el socialista o Eusko Alkartasuna la apoyaran pues tuvieron una participación activa en ese plan de carreteras y además lo votaron afirmativamente, y el punto número 1 de la moción estaba en contra de lo que establecía ese plan de carreteras. Supongo que no pensaban aprobar eso, porque en el Plan de Carreteras ya se especifica que esta carretera se hará entre los años 99-2000 y 2001, y aquí se hablaba de hacerla sólo en el 99.

Entiendo que el señor Landa ha tenido que aceptar al final la enmienda que se proponía, porque sabía que la suya iba a ser derrotada, y esta enmienda de la que estamos hablando ahora desde luego ha dado un giro absoluto a la moción que presentaba él, porque lo que CDN, con las firmas que se han añadido, nos plantea es que se busque una solución con la que nosotros estamos de acuerdo; una solución definitiva y, como bien ha dicho el señor Larráyoz, él no dice cuál es la solución definitiva, sino que entiende que otros que son expertos en el tema tendrán que decir cuál es la solución definitiva, y nosotros vía presupuestos seremos los que diremos si esa solución es la que nos parece la definitiva, cuánto cuesta y lo tendremos que valorar.

Y otra parte del asunto es que aquí hay que aprobar las mociones, pero luego, a la hora de los Presupuestos, también habrá que poner las partidas correspondientes; no vale sólo aprobar mociones y luego olvidarnos de que hemos aprobado. Por eso creo que el CDN, lógicamente, no estaba dispuesto a apoyar la moción del señor Landa en un principio, entre otras cosas porque iba en contra del Plan de Carreteras que ellos también aprobaron, y porque en los Presupuestos correspondientes, que en estos momentos se están negociando con nuestro grupo, ya habría que introducir unas partidas que desde luego no se ajustan a la realidad, y sí me ha extrañado en el portavoz del Partido Socialista una vez más un cambio que yo pensaba que ya estaba superado, yo creo que cuando se habló del plan de carreteras, el Partido Socialista, a mi entender, había demostrado que creía en el equilibrio territorial de Navarra, pero ya veo que otra vez el portavoz de este grupo ha insistido en la diferencia entre el norte y el sur. A nuestro grupo lógicamente le parecen bien las carreteras que se hacen hasta Vera de Bidasoa, Elizondo, la Barranca o donde haga falta, como las que se hacen hacia la Ribera. Yo pensaba que el Partido Socialista no era así pero parece que vuelven a ese mensaje de que, como parece que tenemos más votos en la Ribera, todo para la Ribera y en el norte que hagan menos cosas. Nosotros, desde luego, creemos en el equilibrio territorial de Navarra y así seguiremos haciéndolo. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor García Adanero. Antes del turno de réplica del señor Landa, señor Consejero, ¿quiere intervenir?*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. Palacios Zuasti): *Gracias, señora Presidenta. Me gustaría una breve intervención contestándole al portavoz del grupo socialista y no quisiera reabrir debate, solamente él ha dicho que la 232 le recuerda al tema de la contrapasa. Pues bien, yo no quisiera que hubiera más accidentes no sólo en la 232 sino en ninguna carretera de Navarra.*

Recientemente, en el mes de junio, presentamos este plan para la supresión de los tramos de concentración de accidentes del cual ya informé en este mismo Parlamento, y ahí se definían 35 tramos de concentración de accidentes. Leo del documento la definición que se da de tramo de concentración de accidentes, que son aquellos tramos de un kilómetro o intersección en el que habiéndose producido diez o más accidentes con víctimas en los cinco últimos años, el índice de peligrosidad medio en ese periodo supera un determinado valor. Pues bien en esta zona de Navarra, la zona sur, la de la Ribera, como le he indicado en mi anterior intervención, con la actuación que se va a realizar de la variante de Tudela, se suprimen los tres tramos de concentración de accidentes de las carreteras. Cuando exponíamos este plan aquí en el Parlamento, decíamos que sólo en unos porcentajes muy pequeños los accidentes eran como consecuencia de las carreteras. Recuerdo que hubo un debate, que también lo recordará el señor Ausejo, en el cual hablábamos de otras medidas que había que adoptar para limitar la velocidad y para que los conductores, que son los causantes de los accidentes, tengan más prudencia a la hora de conducir y podamos evitar esa contrapasa de vidas humanas.

Lo que no puedo pasar por alto es lo que ha dicho, que puede encontrar una cierta animadversión por parte del Gobierno y del Departamento hacia la Ribera de Navarra. Creo que en estos dos años que este Gobierno lleva son muchas las actuaciones, como usted bien sabe, que se están realizando en la Ribera de Navarra, y una prueba de ello, de ese interés que tenemos por esa zona de Navarra, ahora decía el señor García Adanero por toda la geografía de Navarra, es que en el proyecto de la variante de Tudela, tal y como estaba recogido en el Plan Director de Carreteras, las obras tenían que empezar en el segundo semestre de este año próximo. Y por parte del Departamento, y vuelvo a decir lo que les he dicho antes, no del Consejero, sino de los técnicos y de los directores del Departamento se ha hecho un gran esfuerzo para que se pueda adjudicar esa obra bien dentro de este año 98 o en las primeras semanas del 99, de tal forma que en los primeros meses del 99 se pueda empezar la obra del desdoblamiento de la variante de Tudela. ¿Por qué? Porque somos conscientes de que es un punto negro, en lo que los profanos entendemos por punto negro, de las carreteras de Navarra y queremos que se haga cuanto antes esa actuación.

Decía el señor Ausejo que tendría que explicar lo de que es un lujo el desdoblamiento. No es un lujo el desdoblamiento, lo que es un lujo es que tengamos una infraestructura que está ahí muerta de

risa, como es la autopista A-68, y que a su lado, de forma paralela, se tenga que desdoblar, porque eso no sucede ya no digo en ningún otro sitio de España, sino tampoco de Europa. Y como les he indicado y por aquí tengo los soportes de prensa, "las exigencias del Gobierno Vasco bloquean la rebaja de los peajes en la autopista Bilbao-Zaragoza". Esto es lo que venía en la prensa el pasado domingo día 11 de octubre, no hace ni un mes. Por eso, como Consejero del Gobierno de Navarra creo que lo primero que hay que hacer es que entre el Ministerio y la concesionaria se llegue a un acuerdo para rebajar los peajes y hay que ver si esa medida sirve para aliviar el problema y, si no es así, habrá que hacer una actuación global de todo el eje, no sólo del tramo navarro, sino de todo el eje.

De todas formas, para el Departamento de Obras Públicas este desdoblamiento es una obra más que van a tener los técnicos del Departamento y lo que hay que ver, con todas las circunstancias que concurren en este tema, es si hay dinero suficiente para realizar una actuación cuando tienes otra infraestructura que está muerta de risa. Eso es lo que yo he dicho; no es que sea un lujo y que se puede hacer en otras zonas de Navarra y allí no. Lo que pasa es que concurre que existe una infraestructura que está muerta de risa, y lo que hay que hacer es que ese tráfico de largo recorrido se capte hacia la autopista.

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

SR. LANDA MARCO: *Gracias, señora Presidenta. Manifestaré que la propuesta resultante pierde rotundidad y claridad, pero que nos vemos obligados a hacer de la necesidad virtud en la confianza de que sirva para darle solución a la demanda de esta zona de la Ribera, al menos a partir del año 99 y hasta el 2003. Yo le digo al señor García Adanero que yo habría llegado hasta el 2002, o sea que a pesar de que no tenga responsabilidades de gobierno, que es algo evidente, uno se suele informar y cuando viene a tratar un tema generalmente sabe de qué está hablando, y en ese sentido tenía aquí una propuesta a mi propia moción en que no habría ningún problema en haber llegado al 2002, pero desde luego acotándolo en lo que era el planteamiento que hacía en la propia moción.*

Creo que el Consejero ha convencido a Convergencia de que es imposible hacer el desdoblamiento de la variante de Tudela en un año, que necesita los tres años, y, evidentemente, Convergencia, que a partir de un cierto tiempo atrás es el compañero del Gobierno de UPN y que está en trance de negociar los Presupuestos, ha creído más conveniente que la postura del Consejero en lo relativo a la variante saliera adelante y que sea 36 meses el plazo de ejecución de la variante de Tudela, a pesar de que, como le he dicho antes, nos parece un chiste eso de que no se puede hacer en un año esa variante, señor Consejero, y se lo repito.

Se ha cifrado el año 1999 para acometer el proyecto procedente para la solución definitiva del tráfico de la 232, o sea, usted obtiene una moratoria de un año –que le debe agradecer de nuevo a Convergencia– para que estudie la solución al tráfico de la 232. Donde ya el punto de Convergencia satisface más porque está más próximo a lo que era el planteamiento que hacíamos desde Nueva Izquierda, aunque sea con menor rotundidad, es cuando demanda que el proyecto y la ejecución de las obras deberá estar entre los años 99 y 2003, proyecto y ejecución de la solución que se haya planteado ya para la N-232. Cuestión que en sí misma vuelve a ser ambigua. Estoy convencido y por eso, después de pensarlo mucho he aceptado esa propuesta de resolución, de que no hay otra solución que el desdoblamiento de la 232, y como estoy convencido de que no hay otra solución para el tráfico de la 232 en esos kilómetros, estoy dispuesto a que a lo largo del 99 se estudie y se llegue a esa conclusión.

¿Por qué estoy convencido de que ésa es la única solución? Pues porque lo hemos discutido en otras ocasiones, porque no es cierto que un rebaje del 20 al 30 por ciento en la autopista A-68, que es lo que se puede esperar de rebaja pues es lo que ha venido ocurriendo en el resto, vaya a solucionar un problema de captación de tráfico, de un tráfico que es, en buena medida, el que más dificultades crea a esa carretera, es un tráfico pesado, de camiones, y que, como les decía también en la defensa de la moción sobre este mismo tema, no están dispuestos a sacrificar parte de sus ingresos en pagar peajes de autopista, no están dispuestos como lo demostraron y lo exigieron a través de la última huelga de transportes. Por lo tanto, con ese tráfico no cuente usted para engrosar la autopista si rebajan el 20 o el 30 por ciento.

La diferencia entre los tres tramos que estamos estudiando, del orden de casi 4.000 vehículos de un tramo a otro, lo que nos está diciendo es que toda esa carga es exclusivamente de tráfico intercomunitario de esos pueblos de la Ribera que vivimos a derecha e izquierda de la Nacional 232, un poco más adelante y un poco más atrás.

Y les añadía también otro tema. ¿Por qué era muy importante también para el desarrollo de la Ribera el desdoblamiento de esa zona? Y era el tema del just time *con que se está funcionando en las grandes empresas y la posibilidad de captar entramado empresarial auxiliar de los grandes polígonos para parte de la zona de la Ribera, polígonos que tenemos vacíos. El polígono de Buñuel está muerto de risa, por ejemplo, y está en esa zona. La facilidad que tendríamos si en quince o en*

veinte minutos pudiéramos comprometer servicio de empresas auxiliares a polígonos tan importantes como, por ejemplo, Figueruelas, que todos pueden recordar, con la General Motors; eso es muy importante para la Ribera. Por tanto, como estoy convencido de ello, acepto ese punto, pues da más satisfacción a lo que era el planteamiento inicial.

Y acabo recordando al señor García Adanero que debe tener más prudencia. Si hubiera leído usted los Diarios de Sesiones del Parlamento –a lo mejor lo ha hecho pero no nos ha querido recordar nada de su intervención anterior– en el mes de junio del año pasado, cuando debatíamos esta misma moción, usted sabe que tuvo la osadía de discutir –porque no es señalar, sino discutir– datos oficiales del propio Parlamento, porque una vez que están publicados en los boletines son del propio Parlamento, y decir que usted tenía noticias del Departamento de Obras Públicas de que el coste eran 15.000 millones de pesetas. Hasta el Consejero lo ha tenido que rectificar hoy. Tome usted buena nota y sea un poco más prudente, porque efectivamente los datos son los que son, y cuando yo manejo datos de forma oficial, digo que es un dato oficial; si es un planteamiento mío, tendré muy en cuenta decir que es lo que yo pienso o lo que me han dicho.

Señor García Adanero, ¿es estar en contra del plan de carreteras apoyar que se mejore lo que venía recogido en el propio plan de carreteras? ¿Cómo va a ser estar en contra? En contra sería si se contradijera en sentido negativo una propuesta del plan de carreteras, pero aquí lo que se hace es mejorar el plan de carreteras. Yo no le voy a echar en cara al Consejero que se haya inventado un túnel que no estaba en el plan de carreteras y que vale 400 millones de pesetas, porque supone mejorar lo que venía en el plan de carreteras, señor García Adanero. Ese es un poco el tema, por tanto, ya le digo que prudencia y léase bien los datos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Landa. Está claro, señorías, que lo que vamos a someter a votación en este momento es la enmienda* in voce *de sustitución presentada como alternativa a la propuesta de resolución planteada en el orden del día. ¿Votos a favor? Todos a favor.*

Paso a leer, pues, la enmienda aprobada que sustituye a la propuesta de resolución presentada por el señor Landa. Consta de tres puntos. Primero, instar al Gobierno para acometer durante el año 1999 el proyecto procedente para la solución definitiva del tráfico en el tramo de la Nacional-232, Castejón-Cortes. Segundo, instar al Gobierno de Navarra para que en los Presupuestos de los años 1999 al 2003, incluidos, haga la consignación para el pago del proyecto y su ejecución. Tercero, instar al Gobierno de Navarra para que con la celeridad debida procure el concurso del Ministerio y concesionarias a fin de relacionarlas en su caso las autopistas actuales y futura autovía en la solución viaria de la zona Castejón-Cortes. Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 14 HORAS Y 13 MINUTOS.)