



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

III Legislatura

Pamplona, 19 de febrero de 1992

NUM. 2

COMISION DE REGIMEN FORAL

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. JAVIER ASIAIN AYALA

SESION CELEBRADA EL DIA 19 DE FEBRERO DE 1992

ORDEN DEL DIA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra, para que informe sobre las grandes obras de infraestructura en proceso de realización.
-

S U M A R I O

(Comienza la sesión a las 17 horas y 8 minutos.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra, para que informe sobre las grandes obras de infraestructura en proceso de realización. (Pág. 2.)

Abre la sesión el señor Presidente de la Comisión, señor Asiáin Ayala, J., que anuncia las sustituciones ocurridas. A continuación, toma la palabra el señor Presidente del Gobierno de Navarra, señor Alli Aranguren. (Pág. 2.)

(Se suspende la sesión a las 17 horas y 45 minutos.)

(Se reanuda la sesión a las 17 horas y 58 minutos.)

En el turno de intervención de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios toman la palabra los señores Ciáurriz Gómez (G.P. "Eusko Alkartasuna"), Palacios Zuasti (G.P. "Unión del Pueblo Navarro"), Colín Rodríguez (G.P. "Socialistas del Parlamento de Navarra"), Zabaleta Zabaleta (G.P. "Herri Batasuna") y Taberna Monzón (G.P. "Mixto-Izquierda Unida"). El señor Presidente del Gobierno hace uso de la palabra al final de cada una de las intervenciones de los Portavoces. (Pág. 8.)

(Se levanta la sesión a las 19 horas y 17 minutos.)

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

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra, para que informe sobre las grandes obras de infraestructura en proceso de realización.

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J.): *Buenas tardes, señoras y señores parlamentarios. Se abre la sesión con el primer y único punto del orden del día, "Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Presidente del Gobierno de Navarra, para que informe sobre las grandes obras de infraestructura en proceso de realización". Y antes de concederle la palabra al Presidente del Gobierno de Navarra, hay que notificar la sustitución en el Grupo Parlamentario de Herri Batasuna de don Adolfo Araiz Flamarique por don Mauricio Olite Ariz. Tiene la palabra, por tanto, el señor Presidente del Gobierno de Navarra, don Juan Cruz Alli.*

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Alli Aranguren): *Muchas gracias, señor Presidente. Señoras y señores parlamentarios, buenas tardes. Comparezco en cumplimiento del acuerdo de la Mesa y Junta de Portavoces, a petición del Grupo Eusko Alkartasuna, para contestar al motivo de esta comparecencia, formulada por el Portavoz de Eusko Alkartasuna, en el sentido de que informe sobre el criterio del Gobierno respecto a las grandes obras de infraestructura en proceso de realización y en concreto, autovías, túnel de Velate y plan de carreteras, embalses y Canal de Navarra, ferrocarril y tren de alta velocidad, expresando la voluntad del Gobierno en cuanto a plazos de ejecución, ralentización o no en determinadas obras, gestiones con la Admi-*

nistración central efectuadas y su respuesta, así como las previsiones sobre la financiación de las mismas, tanto presupuestarias como, en su caso, extrapresupuestarias.

Comprenderán sus señorías, a la vista del contenido de las cuestiones que plantea, que éste es amplísimo y que hasta cierto punto puede ser reiterativo en relación con comparecencias efectuadas en el momento inicial, tras la formación del Gobierno, por el Consejero de Obras Públicas, y que en muchas de estas materias se ha venido dando cabal información al Parlamento, bien directamente por el Gobierno o a través de los medios de comunicación. No obstante trataré de ser breve, pero con el afán de cumplimentar todas las exigencias tengo que hacer necesariamente una larga exposición. Ruego, por tanto, a sus señorías, que ya que han tomado asiento, lo tomen a su vez con paciencia. El hecho de que algunas cosas puedan ser reiteración de lo que ha sido expuesto no obedece al afán de cansar la atención de sus señorías, sino a cumplir firme y fielmente el contenido de la petición, con lo cual la carga de la extensión hay que atribuirle, en principio, al profundo y extenso contenido de la motivación de esta comparecencia.

Por cuanto se refiere a las materias planteadas, voy a seguir un orden sistemático para hacer más congruente el contenido de esta exposición. Inicialmente he de poner de manifiesto, porque creo que es un punto de referencia obligada, que todas estas previsiones del Gobierno parten del contenido de la Ley foral 1/1989, de 28 de febrero, del plan global de inversiones de infraestructura, Ley que fue consecuencia del mandato dado por el Parlamento al Gobierno en el debate sobre el estado de la Comunidad. La mayor parte de las obras, infraestructuras, etcétera, a que se refiere

el contenido de la pregunta, fueron objeto de este plan global, y en el mismo se hallaban previstos tanto los plazos de ejecución como los periodos en que iba a desarrollarse la obra. También había una previsión presupuestaria, que como se pondrá más adelante de manifiesto, ha resultado inexacta en la mayor parte de sus consignaciones.

En primer lugar he de hacer referencia a las denominadas autovías. Y la primera de ellas es la autovía del norte. La autovía del norte es consecuencia directa de ese plan, e indirecta o instrumental de un convenio entre el Gobierno de Navarra y la Diputación Foral de Guipúzcoa, que recoge todos los trabajos de planificación, redacción de proyectos y ejecución de las obras de la denominada autovía del norte entre Irurzun y Andoáin. Por parte de Navarra se incluye el itinerario Irurzun-límite de Guipúzcoa, a través de Areso. A todos los efectos se ha dividido en tres fases y cinco tramos. La fase primera, Muguiro-límite con Guipúzcoa, con dos tramos; la fase segunda, variante de Irurzun-Echarren; la fase tercera, Irurzun-Muguiro, con dos tramos a su vez. El convenio contemplaba finalizar las obras dentro de 1992, sin embargo debido a razones ajenas a las propias obras, estas han sufrido diferentes retrasos en su plazo de finalización. La fase primera deberá estar finalizada a finales de 1992; la fase segunda, igualmente, deberá estar finalizada en el último trimestre de 1992; la fase tercera finalizará a finales de 1993. Estos plazos previstos es posible que por diversas circunstancias no lleguen a cumplirse y que todos terminen unificándose para finales de 1993. El retraso producido en las obras se ha dado tanto en la parte correspondiente a Navarra, donde ha tenido una incidencia indudablemente mucho menor, como en la parte correspondiente a Guipúzcoa. Esta obra, como sus señorías saben, tiene unas previsiones de plazos y de precios o de importe total, por estar ya adjudicada. Estaba previsto inicialmente que el importe total de la obra fuese de 33.018 millones de pesetas; he de poner de manifiesto cómo la Ley foral 1/1989, de 28 de febrero, del plan de inversiones, le asignó un costo de 10.518 millones de pesetas, por lo que entre aquella previsión inicial que se realizó en el año 1989 y la prevista ejecución total a final de 1993 habrá una variación de 22.647 millones de pesetas. La obra, puedo decir que, a pesar de algunos incidentes que se están planteando con la subcontratas, lleva buen ritmo, porque están favoreciéndola en este momento las buenas condiciones meteorológicas que se han venido dando a lo largo de todo el desarrollo, y se puede decir que se están cumpliendo de una forma casi global los plazos previstos.

Por lo que se refieren a la segunda autovía, la autovía Irurzun-Alsasua y límite de Alava, es consecuencia también de la existencia de ese plan y

de un convenio entre la Diputación Foral de Alava y el Gobierno de Navarra. Incluye las obras de la autovía Irurzun-Alsasua, el desdoblamiento de la nacional I por parte de Navarra y la autovía Vitoria-Alsasua por parte de Alava. En dicho convenio se contempla como plazo de finalización de las obras por ambas partes el primer semestre de 1995. En la actualidad se encuentran en obras los tramos Echarren-Irañeta e Irañeta-Lacunza. Los otros dos tramos, Lacunza-Echarri y Echarri-Alsasua, están pendientes de ser sometidos a información pública. En cuanto al desdoblamiento de la nacional I, existe proyecto redactado del desdoblamiento de la variante de Alsasua y del nudo de Alsasua. Y el proyecto de desdoblamiento de la variante de Olazagutía se encuentra en fase avanzada de redacción. Los dos primeros tramos en construcción deben finalizar en enero de 1993. En el convenio estaba previsto que toda la obra estaría acabada en ambas partes para el primer semestre de 1995. Se puede hacer lo principal para finales de 1994, con el tramo Lacunza-Echarri y Echarri-Alsasua, y en cuanto al resto, se prevé que el nudo de Alsasua se iniciase en el 94 para estar terminado en el 96; la variante de Olazagutía se iniciaría en el 94 para estar terminada en el 95. Si las disponibilidades presupuestarias lo permitiesen, incluso se podría pensar en anticipar estas obras que parece ser, en todo caso, no concluirían el nudo de Alsasua antes de 1995, y la variante de Olazagutía dentro de 1994 o a principios de 1995.

Estas obras, también por lo que se refiere a las previsiones globales contenidas en la Ley foral 1/89, han tenido importantes incrementos, por lo que se refiere a la autovía de la Barranca, de 8.749 millones; y por lo que se refiere al desdoblamiento de la nacional I, según las previsiones de gasto, 3.494 millones. Estas cifras no podrían precisarse hasta que estuviesen adjudicados todos los tramos y obras que en este momento faltan por adjudicar, y previsiblemente supondrían una desviación superior respecto a la cantidad estimada en el año 1989.

El túnel de Velate es otra obra importante que se introdujo como acuerdo adoptado por unanimidad en el Parlamento, a propuesta de resolución del Grupo de UPN en el debate sobre el estado de la Comunidad. Actualmente el proyecto de trazo está realizado, y se termina en estos días el proceso de información pública como proyecto sectorial de incidencia supramunicipal. Como habrán podido ver a través de los medios de comunicación, el valle del Baztán ha presentado una alegación dentro de este trámite. Una vez aprobado y contestadas las alegaciones, se estaría en condiciones de poner en marcha el proceso de adjudicación del túnel propiamente dicho. El plan de financiación que se puede considerar previsible,

como es lógico, dentro de las disponibilidades presupuestarias, establecería una previsión de financiación que podría ser para 1993 de 350 millones de pesetas, comprensivo de las expropiaciones y de la adjudicación de la obra, por tanto, ya del inicio del procedimiento, para los años 94, 95 y 96, a razón de 3.450 millones de pesetas, cifra estimada, y como ustedes saben, a reserva de las variaciones de los precios, tanto en la elaboración y la precisión del proyecto definitivo como en el procedimiento de contratación, con un importe total de 10.800 millones de pesetas, que supone un incremento estimado de 8.327 millones sobre la previsión que se realizó en el plan de inversiones públicas en el año 89.

La red de interés general y de la Comunidad, calificación que surge para los viales importantes en la Ley de carreteras, ha sido objeto de un plan de legislación, preparado por el Departamento de Obras Públicas, en el que figura una serie de actuaciones importantes en la red de carreteras de interés general y de interés de la Comunidad, independientemente de las ya tratadas anteriormente, como son las autovías y el eje Pamplona-Behovia, túnel de Velate. En este sentido habrá que mencionar las actuaciones para completar la mejora del eje Pamplona-Madrid, la continuación del eje Pamplona-Logroño desde Villatuerta hasta el límite de la provincia, la mejora de la carretera Pamplona-Valcarlos, así como completar el eje de la nacional 121-A y nacional 121-B en los tramos a ambos lados del túnel de Velate. En los ejes de interés de la Comunidad aparecen como prioritarios para ser completados el eje del Ebro y el eje Estella-Tafalla-Sangüesa. Las previsiones deberán posponerse o plantearse a partir de 1993, dado que, de acuerdo con el actual proyecto de Presupuestos preparado por el Gobierno, solamente se podrá acometer la redacción de algunos proyectos y gestionar la obtención de terrenos para poder acometer obras en el futuro.

Por lo que se refiere al plan de mejora de la red secundaria, dada la prioritaria dedicación en los últimos Presupuestos de Navarra de fondos para las grandes infraestructuras, las carreteras de la red secundaria han ido quedando progresivamente desatendidas. Saben además sus señorías que las previsiones presupuestarias para la mejora de la red secundaria suelen ser siempre un buen recurso para formular enmiendas de incremento de gasto en otras partidas, deduciendo, por tanto, consignación del proyecto de Presupuestos de esta partida. En una previsión realizada por el Departamento se establecía la necesidad de invertir entre once mil y doce mil millones de pesetas en el cuatrienio 92-95 para dejar las carreteras de peores condiciones en una situación aceptable, emprendiendo obras tanto de refuerzo de firme como de acondicionamiento y mejora. Cada ejercicio

presupuestario dispondrá de la partida correspondiente a esta finalidad dentro de las posibilidades derivadas de los compromisos adquiridos y que el Gobierno incorpora a los Presupuestos.

Otras actuaciones viarias atienden en las previsiones del Departamento a corregir aquellos puntos o tramos de carretera que se han revelado como peligrosos para la seguridad vial. En este campo cabría distinguir entre actuaciones de gran importancia económica, como puede ser el mejorar y completar el cinturón de Pamplona, y aquellos otros puntos negros de carácter local que se pueden solventar con un presupuesto menor. En este sentido se está preparando un inventario de puntos conflictivos, para a continuación pasar a redactar los oportunos proyectos e irlos resolviendo en la medida en que las disponibilidades presupuestarias lo permitan. Dentro de este apartado debe incluirse una serie de acondicionamientos de travestías o construcción de variantes totalmente necesarios, así como la mejora de zonas importantes de las actuales rondas, respecto a las cuales está previsto que se elabore un proyecto de mejora de intersecciones en las rondas de Pamplona.

Si sus señorías tienen interés, a lo largo de las intervenciones de los grupos podré pasar a dar detalles de qué actuaciones se consideran por el Departamento como necesarias o como convenientes.

Por lo que se refiere a las obras de regulación y conducción hidráulica, los embalses previstos son los de Itoiz, Urdalur, Arraiz y Arizarte. Existe, con fecha 19 de octubre de 1988, un acuerdo de colaboración entre el MOPU y la Comunidad Foral de Navarra por el que el MOPU financia en su totalidad las obras de las presas referidas, y el Gobierno de Navarra pone a disposición del Ministerio los terrenos necesarios para la ejecución de las obras, así como los terrenos y la reposición de servicios afectados por las mismas, carreteras, centrales hidroeléctricas, abastecimientos, etcétera. La inversión global de las obras a que se refiere el acuerdo alcanza el importe de unos 36.000 millones de pesetas. El compromiso de gastos adquirido por el MOPU asciende a la cantidad de veintiocho mil millones de pesetas, mientras que el del Gobierno de Navarra se cifra en unos ocho mil millones de pesetas, de los cuales ya se ha hecho efectiva la cantidad de 2.240 millones de pesetas, correspondiente a terrenos y centrales hidroeléctricas de Itoiz y terrenos de Urdalur. Está previsto que en el periodo 1992-95 se efectúe el pago de unos 4.235 millones de pesetas correspondiente a terrenos de Itoiz y Arraiz y variante de carreteras de Itoiz. Y el resto, 1.900 millones de pesetas, terrenos de Itoiz y Arizarte, se realizarán en los años siguientes. En lo que se

refiere a las inversiones correspondientes al MOPU, en el momento actual el gasto realizado es de unos dos mil millones de pesetas, correspondientes a la obra de la presa de Urdalur, está prevista para el periodo 92-95 una inversión de unos 1.400 millones de pesetas en Urdalur e Itoiz, que alcanzarán los diecisiete mil millones de pesetas si además se realiza el embalse de Arraiz. El resto de compromisos de gasto, que asciende a unos nueve mil millones de pesetas, correspondiente a Itoiz y Arizarte, se haría efectivo por parte del MOPU en los siguientes años. Siempre, como es obvio, teniendo en cuenta también las limitaciones del Presupuesto del Estado, que pueden afectar a estos compromisos.

Por lo que se refiere al canal de Navarra, en fecha 26 de febrero de 1991 se firmó el protocolo de colaboración entre el MOPU y la Comunidad Foral de Navarra para la construcción de la primera fase del canal de Navarra. Del presupuesto inicial, un total de 27.863 millones de pesetas, será financiada por el MOPU esa cuantía, y 18.707, que representa el 40 por ciento, por el Gobierno de Navarra, en la que se incluye en su totalidad el costo de obtención de los terrenos necesarios. Los costos de asistencia técnica y control de calidad serán asumidos por el organismo ejecutor de cada tramo. Las obras de esta primera fase se programarán por ambas administraciones para ser contratadas a lo largo de los próximos diez años, estando previsto su comienzo en 1992.

Dentro de la programación efectuada para este decenio, se debertan acometer durante la presente Legislatura los tramos uno, Aoiz-Urroz; dos, Urroz-carretera Jaca-Pamplona; tres, carretera Jaca-Pamplona-Tiebas, y las balsas reguladoras de Villaveta y Unciti. Las inversiones que debe realizar cada uno de los organismos en el periodo 92-95 y años sucesivos, de acuerdo con el protocolo firmado, asciende a un total de 46.570 millones de pesetas.

En relación con las infraestructuras ferroviarias, el 24 de octubre del año 1990 hubo una reunión extraordinaria entre el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra y el Presidente del Consejo de Administración de RENFE, en el despacho de este último en Madrid, para tratar monográficamente del cumplimiento del protocolo de colaboración Gobierno de Navarra-RENFE, de 9 de julio de 1985. En dicha reunión se formalizó un acta en la que se recogía el compromiso de la Diputación Foral-Gobierno de Navarra de aportar hasta 250 millones de pesetas en el ejercicio 1990, y trescientos millones hasta el 30 de marzo de 1991, en ejecución de obras para la mejora de la seguridad y calidad del servicio que RENFE presta, todo ello como contrapartida del encargo por parte de RENFE de una serie de trabajos a la industria

auxiliar del ferrocarril en Navarra. No obstante, se señalaba en el acta, de acuerdo con las nuevas previsiones más ajustadas, que las mencionadas cantidades podrían alcanzar hasta setecientos millones de pesetas como aportación de la Comunidad Foral para la ejecución de obras que son de interés para ambas instituciones. Hasta la fecha se han abonado facturas por importe total de 254 millones de pesetas y se tiene previsto un abono de unos cien millones de pesetas para el año 92, con lo que se alcanzaría aproximadamente la cifra de 350 millones, y quedaría, por tanto, otra cantidad similar que se distribuye entre 1993, 1994 y 1995, a razón de 120 millones de pesetas año.

El futuro del ferrocarril en Navarra es uno de los asuntos más apasionantes con que se enfrenta el Gobierno, a pesar de que los condicionamientos ajenos a las posibilidades de actuación que tenemos son muchos y complejos. Intentaré resumir cuál es la misión del Gobierno en este tema. En la actualidad la única línea de alta velocidad aprobada y en marcha, como todas sus señorías saben, es el eje Madrid-Sevilla. Está considerada como prioritaria la conexión Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. El Gobierno español, en diciembre de 1988, adoptó el acuerdo de introducción del ancho de vía internacional, aunque posteriormente no se ha iniciado el proceso de reconversión, quizá debido a que todo el esfuerzo de inversión ha habido que hacerlo en el tren de alta velocidad en la línea Madrid-Sevilla. El País Vasco ha realizado una serie de estudios, en colaboración con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y RENFE, sobre la llamada "Y" vasca. En Navarra se han realizado estudios similares de conexión entre la línea Madrid-Barcelona y la frontera en Irún a través de Pamplona. En las sesiones de trabajo de las Regiones de Sureuropa Atlántica se hizo una declaración orientada a que los gobiernos español y francés se pronunciasen y adoptasen unas medidas para que el tren de alta velocidad penetrase en España a través del eje Hendaya-Irún, que permitiese la conexión a través de Valladolid con el norte de Portugal o a través de Madrid con el centro de Portugal. En la actualidad no parece posible profundizar en estos estudios, dada la falta de definición por parte de los organismos del Estado, de las características técnicas, trazado y calendario de posible construcción de estas líneas. No obstante, de los estudios realizados resulta como fijo el nuevo trazado entre Oriz y Zuasti, con una nueva estación ferroviaria de Pamplona entre Echavacoiz y Cizur, por ello es intención del Gobierno realizar todas las gestiones y tramitaciones necesarias para ponerlo en marcha. En este sentido, en las sesiones de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos se hizo una declaración favorable para que los gobiernos francés y español potencien la comunicación de la

Península Ibérica con la red francesa a través de ambos puntos fronterizos, tanto Hendaya-Irún como La Junquera.

El objetivo del Gobierno en este asunto, y tras haber realizado este resumen, es el de continuar con la redacción de los proyectos entre la conexión de la línea Madrid-Barcelona, presumiblemente entre Gallur y Cortes, que es sobre la única que existe una declaración oficial por parte del Gobierno de Madrid, así como apoyar la vía de comunicación por la frontera de Irún, presumiblemente conectando con la "Y" vasca a la altura de Tolosa, impulsando todos aquellos aspectos que pueden derivar en una rápida construcción del mismo, que implicaría una buena conexión en los corredores Madrid-frontera francesa y Bilbao-Mediterráneo. En el momento actual el Gobierno no necesita invertir mucho dinero en este aspecto, solamente el necesario para completar las aportaciones que el Ministerio de Transportes haga para la definición de los proyectos y estudios necesarios. Sólo cuando desbloquee el Ministerio de Obras Públicas las actuaciones futuras en el tema del ferrocarril se podrá tener una idea de las posibles inversiones que haya que realizar, tanto por parte del Ministerio como del Gobierno de Navarra. En principio estaba previsto que éste aportase los terrenos necesarios para la obra, y pendiente de discusión una posible aportación al coste de las obras, que podría oscilar, según la solución adoptada, entre 110.000 y 145.000 millones de pesetas, en ambos casos, entre la conexión de la línea Madrid-Barcelona en los alrededores de Gallur, y la conexión con la nueva malla ferroviaria del País Vasco en la zona de Tolosa.

Existe, asimismo, un convenio con Radiotelevisión Española, suscrito el 7 de marzo de 1991, por el que ambas partes, Gobierno de Navarra y Retevisión, deben destinar cien millones de pesetas cada una durante cada uno de los años 91 al 95 para la adecuación de las infraestructuras, principalmente caminos. Como contrapartida, y según el anexo al contrato, Retevisión deberá abonar anualmente al Gobierno de Navarra la cantidad de cincuenta millones de pesetas, de las que el Ente público desea subrogarse en los contenidos de los apartados uno, dos, tres y cuatro, que totalizan 32 millones de pesetas, con lo que la cantidad a abonar por Retevisión quedaría reducida a dieciocho millones de pesetas, pero sin tener que consignar el Gobierno de Navarra en sus Presupuestos las correspondientes partidas de mantenimiento de la red. En 1992, asimismo, y conforme al convenio suscrito con la Compañía Telefónica, se deberá abonar a ésta aproximadamente 61 millones de pesetas, que en los años 93, 94 y 95 también deben prever unas consignaciones de 45, 50 y 50 millones, respectivamente.

Existe otro convenio, en este caso con el Departamento de Pirineos Atlánticos, para la mejora del itinerario Pamplona-Bayona por Alduides, que se firmó el 16 de enero de 1989, con previsión de terminación de las obras a finales de 1993. La inversión prevista en la parte de Navarra es de 1.625 millones, de los que ya se han gastado cuatrocientos. El resto se ha visto paralizado al tener que rehacer los proyectos por problemas medioambientales, lo que puede llevar a que la inversión sea algo menor al reducir las características técnicas del vial en la zona que queda pendiente de ejecución.

Existen otra serie de convenios sobre infraestructuras entre el Gobierno de Navarra y el Ayuntamiento de Pamplona, como el de 28 de diciembre de 1990, el de 25 de abril de 1990, para los accesos a la Universidad Pública de Navarra, y otro de alternativas viarias de las zonas este y sureste de Pamplona, que se hallan o en ejecución o pendientes de ejecución, en función de demoras en el desarrollo de los proyectos.

Por cuanto se refiere a la incidencia presupuestaria de todas estas obras programadas, en lo que se puede considerar avance de los presupuestos para el cuatrienio 92-95, es objetivo del Gobierno atender todos los compromisos previstos en la medida en que estos compromisos están en una gran parte, en lo que se refiere, como les he dicho, a la autovía del norte, ya en ejecución por haber sido adjudicada; en la autovía de Sakana, en parte en ejecución; en otros, en elaboración de proyectos, pero con compromisos adquiridos con otras administraciones para proceder a su ejecución. Se trata de mantener un nivel de inversión a lo largo de todo el periodo, que atienda, por tanto, a los compromisos adquiridos y a su vez mejorar la infraestructura del Departamento de Obras Públicas con la construcción de los edificios de laboratorio y nuevo almacén en Landaben.

En concreto, por lo que se refiere a la autovía del norte, está previsto continuar con los planes de obras actuales, finalizando la construcción de toda la autovía a finales de 1993, según está previsto, con lo que esto supone liberar una importante cantidad de recursos para los ejercicios del 94 y 95.

Por lo que se refiere a la autovía de la Barranca, el objetivo en esta vía de gran capacidad es finalizar en el 92 la construcción de los tramos uno y dos y las obras complementarias. Y por otro lado, iniciar los tramos tercero y cuarto, acabando en las previsiones a que he hecho referencia.

En la comarca de Pamplona los compromisos, con una previsión de inversión de hasta 4.300 millones de pesetas, harían referencia a los nuevos accesos a la UPNA y avenida del Sadar, accesos a la zona este para dar la salida a Mendillorri a

través de la actual carretera y una intersección con la avenida de la Baja Navarra, ramal B-5, que en parte está fuera del término municipal de Pamplona, y en el valle de Aranguren mejora de los tramos Tajonar-Labiano, Labiano-Ilundáin, Ilundáin-Aranguren, Aranguren-Ardanaz. También se incluirían los proyectos y obras correspondientes al desdoblamiento de la ronda norte y túnel de Ezcaba.

Por lo que se refiere a la nacional I, Madrid-Irún, dos son las actuaciones previstas, del desdoblamiento de la variante de Olazagutía y el nudo de Alsasua, con las previsiones a que he hecho referencia comprensivas del periodo 92 a 96.

La nacional 121-A, Pamplona-Behobia, tendría una previsión total de inversión de 24.800 millones de pesetas, de los cuales 10.800 corresponderían a la actuación del túnel de Velate y el resto a los tramos norte y sur, en una previsión presupuestaria que comprendería los periodos 1993 a 1996.

En el enlace Pamplona-Madrid, las actuaciones inicialmente previstas para mejora del tramo corresponderían a Beriáin-Campanas, Carrascal-Mendivil, variante de Olite, intersección de Los Abetos, salida a la autopista A15, cruce de Corella, con previsiones de aproximadamente 1.800 millones de pesetas para los periodos 1992-1995.

Por lo que se refiere a la carretera Pamplona-Logroño, las actuaciones pendientes de realizar en este eje con el fin de dejarlo en mejores condiciones, serían una vía lenta en el puerto del Perdón, la variante de Puente la Reina, la travestía de Villatuerta, la variante de Estella, el tramo Ayegui-Urbiola, Urbiola-Los Arcos, Los Arcos-Viana, Lazagurría-eje del Ebro, para el cuatrienio 92-95 se considera que como mínimo, con carácter prioritario, deberían realizarse las actuaciones relativas a la variante de Estella, los tramos Ayegui-Los Arcos y Lazagurría-eje del Ebro.

En la carretera Pamplona-Alduides, una vez finalizada la obra Eugui-cruce de Irurita, queda pendiente el tramo desde el cruce de Irurita hasta la frontera. Se ve afectado por la necesidad de ajustes en los proyectos con objeto de que la incidencia medio ambiental en Quinto Real sea la mínima, de tal forma que se consigan unas condiciones, un vial de características mínimas acorde con el tráfico existente para que la incidencia, como les digo, fuese mínima. Para esto se prevé el acondicionamiento por fases de todo el tramo a lo largo del periodo 93-95, a razón de 150 millones de pesetas/año.

La carretera Pamplona-Valcarlos: en este vial está previsto acometer las actuaciones correspondientes a los puertos de Erro, Mezquiriz e Ibañeta,

que pueden suponer una inversión de doscientos millones de pesetas/año durante un periodo de los cinco próximos años.

El eje Estella-Tafalla-Sangüesa se considera que debe ser objeto de las siguientes actuaciones prioritarias: puerto de Lerga, variante de Sada, segunda fase variante de Sangüesa, mejoras concretas del trazado entre San Martín y Sangüesa. Y se considera necesaria una inversión de doscientos millones/año hasta completar todas estas actuaciones.

Por lo que se refiere al eje del Ebro, para finalizar su acondicionamiento quedan pendientes los tramos Lodosa-Cárcar, Cárcar-cruce de Milagro. Y es preciso iniciar de forma sistemática la solución a problemas de las siguientes travestías: Mendavia, Lodosa, San Adrián y Milagro. Exigirían una previsión de inversiones para el periodo 1995 de aproximadamente 1.500 millones de pesetas.

En relación con variantes y travestías, se trata del acondicionamiento de travestías de carreteras de la red de Navarra por poblaciones y variantes en aquellos casos en que la intensidad de tráfico y las características de la peligrosidad, longitud, etcétera, así lo aconsejan. Existe realizado un estudio sobre las travestías de Navarra en el que se da prioridad a las diferentes actuaciones, calificándolas de imprescindibles, recomendables y deseables. Para hacer frente a estas necesidades, en una previsión presupuestaria en el periodo 92-95 habría que destinar un total de 3.300 millones de pesetas, que se escalonarían en los años sucesivos en función de que se fuesen reduciendo los costos por las grandes infraestructuras, que son los que liberan recursos para entrar a lo que tendríamos que calificar de obras menores.

Por cuanto se refiere a la red secundaria, la periodización de todas las actuaciones recogidas en el plan a que he hecho referencia anteriormente, y que ha estudiado el Departamento para mantenerlas en las debidas condiciones, exigiría en el periodo 92-95 una inversión de aproximadamente 11.288 millones, si se quiere cumplir ese plan, plan que se puede, efectivamente, completar en otros periodos, no necesariamente en una sola legislatura.

Por lo que se refiere a puntos peligrosos, hay obras no planificadas, pero que en un momento determinado considera el Departamento imprescindible realizar. Y en la atención precisa para este tipo de obras, a lo largo del cuatrienio, sería necesario destinar 1.400 millones de pesetas.

La reposición de pavimentos es una constante siempre en la política del Departamento, en su día de Caminos y hoy de Obras Públicas, y se trata de refuerzos de los pavimentos en las redes de inte-

rés general de la Comunidad en un total de mil kilómetros. Para alcanzar lo que se considera un periodo de mantenimiento normal, que se cifra en diez años, con un término medio de un décimo de la red, que equivale a diez kilómetros/año, considera el Departamento que es preciso prever una inversión de dos mil millones/año en concepto de refuerzo de firmes. Por lo que se refiere a la conservación por contrata, está previsto elevar la inversión en este concepto a un mínimo de ochocientos millones para el 93 y mil millones/año durante los próximos cuatro años, y debe incrementarse en años sucesivos hasta alcanzar la cifra de 1.800 millones/año.

Todas estas previsiones presupuestarias son previsiones elaboradas desde el Departamento y evidentemente van a verse directamente afectadas por las disponibilidades que en cada ejercicio tenga el Presupuesto de Navarra para atenderlas. Hay que partir, como he puesto de manifiesto a sus señorías, de que existen compromisos prioritarios, que son las grandes infraestructuras, porque así lo ha querido la voluntad del Parlamento, y existen compromisos derivados de adjudicación de obras o de convenios firmados con otras administraciones.

He de poner de manifiesto a sus señorías que sobre las previsiones presupuestarias que se puedan hacer desde el Gobierno de Navarra, ha de tenerse en cuenta a partir de este momento la incidencia que en esas disponibilidades presupuestarias, en cuanto se refiera a la capacidad de endeudamiento de Navarra, van a tener las decisiones derivadas de la cumbre comunitaria de Maastricht, con la incidencia que va a suponer en la limitación de la capacidad del déficit público en la búsqueda de la convergencia entre los estados, y que a través de la comisión de política fiscal va a incidir directamente en las disponibilidades o en la capacidad de endeudamiento o de déficit de las distintas comunidades autónomas. Navarra considera que no está afectada por tener reconocida capacidad de endeudamiento dentro de la Ley Orgánica de Reintegración y Amejoramiento, pero sin duda alguna ese principio de solidaridad con la política económica nacional, y dado que la Constitución reconoce al Estado una competencia exclusiva y total en la definición de las grandes líneas y de los objetivos de la política económica nacional, podrá tener, y es previsible que la tenga, una incidencia grande también al limitar a las comunidades autónomas su déficit en la búsqueda de ese coeficiente del 3 por ciento que ha sido fijado para los estados en la cumbre europea.

Muchas gracias, y quedo a su disposición, después del intervalo reglamentario.

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J.): *Gracias al Presidente del Gobierno de Navarra. Se suspende la sesión por diez minutos.*

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

(SE REANUDA LA SESION A LAS 17 HORAS Y 58 MINUTOS.)

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J.): *Se reanuda la sesión. Tiene la palabra el señor Ciáurriz, Portavoz de Eusko Alkartasuna, Grupo que ha solicitado la comparecencia del Presidente del Gobierno.*

SR. CIAURRIZ GOMEZ: *Gracias, señor Presidente. Ante los avatares y el retraso que está teniendo, evidentemente, la remisión de los Presupuestos al Parlamento, es fácil darse a noticias y a informaciones que en alguna forma ponen en tela de juicio o en alguna forma modifican criterios del Gobierno y de la mayoría de este Parlamento respecto a las grandes obras de infraestructura, porque no contamos en este momento, como sabe el Presidente, con el elemento fundamental para saber dónde nos vamos a mover en eso que realmente es importante, que es el concretar de forma presupuestaria y de concretar en la realidad del dinero el gran plan de inversiones, de infraestructuras que en su momento se aprobó por el Parlamento. Nos da la impresión, y la tenemos quizá ya a toro pasado, de que fue un plan muy ambicioso, pero que puede llevar a la conclusión de que quien mucho abarca poco aprieta, y nos encontramos con una serie de infraestructuras importantes en Navarra que están o en proyecto o en iniciación o en trámite ya de realización, que cada vez se están retrasando más en su ejecución, y eso es evidente, y que realmente no responden a las necesidades que se podían prever en el año 89 cuando se aprobó ese plan de infraestructuras.*

A lo largo de estos últimos meses, y después de la comparecencia del Consejero de Obras Públicas, han aparecido en los medios de comunicación noticias de que algunas de esas importantes obras de infraestructura vuelven a removerse sin que sepamos, porque no ha habido ningún desmentido por parte del Gobierno ni de ninguna persona con suficiente responsabilidad para ello, si existe algo o no de todo eso que sale, y si realmente estas obras van siguiendo su trámite previsto, y si, por lo tanto, su final podía estar dentro de las previsiones iniciales del año 89.

Paso al terreno de las concreciones. En la autovía del norte nos llama la atención y nos choca que junto al retraso acumulado existente hasta la fecha esté hablando el Presidente del Gobierno de que quizá la primera y segunda fase vuelvan a tener un nuevo retraso en las previsiones que te-

níamos hasta ahora, y la obra no pueda ser acabada hasta finales del año 93, no a finales del año 92, que es cuando se había previsto, por lo menos después de las segundas modificaciones, concluir esas dos fases. A ese retraso, en esta obra en concreto, se une algo que se deduce, evidentemente, de la exposición del Presidente, y es que todas estas obras de infraestructura han tenido unas auténticas y enormes desviaciones presupuestarias, que yo creo que harían reflexionar respecto a cómo se hacen este tipo de previsiones, porque pasan de 10.000 millones a 33.000 ó de dos mil a ocho mil o de diez mil a veintidós mil; son de tal calibre que entendemos exigirían, en cualquier caso, un mayor rigor a la hora de establecer esos costes.

Respecto a esta autovía del norte, recientemente ha habido declaraciones públicas de quienes en su momento se opusieron a la realización de las obras, y en ellas ponen de manifiesto la existencia -y ésta es una parte importante del objeto de la comparecencia- de acuerdos próximos con el Gobierno de Navarra: que los técnicos de la Administración aceptan las propuestas que están haciendo sobre modificaciones en el trazado, que esos acuerdos están seriamente amenazados por la actitud de dos partidos políticos en este momento en la oposición, que por otra parte parece que el Gobierno de Navarra y la Administración dan el visto bueno a ese tipo de modificaciones. Y todo esto sale en ruedas de prensa, en manifestaciones públicas, y no tienen después ninguna clase de contestación ni de réplica por parte del Gobierno. Si a eso se añade el hecho concreto de que parece que parte de esas obras van a sufrir un nuevo retraso, la duda del ciudadano medio queda siempre en el aire, en el sentido de entender si hay algo de eso detrás de estos retrasos, o si realmente las cosas están como estaban en el año 90 o en el año 91, cuando se iniciaron, y por tanto si estos asuntos están teniendo el tratamiento de ejecución, porque realmente sólo deben estar supeditados a las inclemencias o a los planteamientos presupuestarios que pueda tener el Gobierno de Navarra.

El otro día visitábamos la autovía de la Barranca, de Irurzun a Alsasua, y realmente, por parte de nuestro Grupo, se podría en alguna forma exigir o por lo menos plantear ante el Gobierno la necesidad, entendemos, de adelantar en lo posible la ejecución de los tramos en marcha y de los proyectados, porque pensamos que terminar este proyecto en el año 1996, si acaba dentro de las previsiones del Gobierno, es demasiado tarde para una autovía que hace auténtica falta.

El túnel de Velate -yo creo que ha sido también tratado por el Presidente del Gobierno- es evidentemente una obra de infraestructura que yo creo que tiene el consenso de la mayoría, por lo menos,

de esta Cámara. Está en este momento, como se ha dicho, en fase de información pública, pero luego vamos a esa realidad presupuestaria y nos encontramos con que ahora, para lo que parecía ya algo que estaba prácticamente terminado en cuanto a redacción de proyecto, los Presupuestos del año 93 parece ser que se van a limitar a la asignación de 350 millones para iniciar, supongo, las expropiaciones. Por cierto, en la información que se ha dado a los ayuntamientos de la zona tienen también unas considerables desviaciones, no solamente en cuanto a precios finales, sino en cuanto a confusiones manifiestas respecto a valoraciones que están creando un cierto desconcierto, valga la redundancia, en esas personas posiblemente afectadas.

Ha hecho mucho hincapié el Presidente en todo lo que hace referencia a la red secundaria, a la red terciaria, a reponer los pavimentos, los refuerzos. Esos asuntos, que pueden tener importancia, no queríamos nosotros que fueran tan directamente objeto de esta comparecencia, porque nos parecía que las obras de infraestructura de importante calado iban por otros derroteros.

En cuanto a los embalses -y este capítulo también creo que es importante- de Itoiz, Urdalur, etcétera, lo dicho por el Presidente nos plantea una duda. Creo que ha sido un acuerdo unánime, tanto del Gobierno anterior como del Parlamento, que el desarrollo y la realización de la ejecución del canal de Navarra debía estar supeditada de forma exclusiva al pantano de Itoiz. Evidentemente, si el pantano de Itoiz no cuenta con consignaciones presupuestarias del Estado suficientes para poder hacer algo, puede darse la paradoja de que avancemos en el canal y que nos encontremos con que realmente el canal no tiene ningún sentido.

Pero en este caso en concreto también se han dado públicamente informaciones de la Coordinadora existente en esa zona, contraria al pantano de Itoiz, en las que, haciendo referencia a declaraciones de dos consejeros de su Gobierno, concretamente al de Obras Públicas y al de Agricultura, ponían en tela de juicio -y se ha visto también y se ha oído en los medios de comunicación- que por parte del Gobierno parecía que podía haber una cierta vuelta atrás, o por lo menos un replanteamiento de la realidad de este proyecto y de la necesidad de este proyecto. Por tanto, es importante saber hasta qué punto ellos así lo reclamaban. Está el Presidente del Gobierno, y nos parece bien, lo adelantamos, de acuerdo en recibir a esta Coordinadora, y queremos saber si realmente esas declaraciones o esas manifestaciones que ellos hacían públicas significan algún cambio del Gobierno en este planteamiento.

El resto de los asuntos, no es que sean de menor importancia, pero evidentemente tienen

implicaciones distintas. No parece que puedan seguir realmente sus tramitaciones presupuestarias, sus tramitaciones a lo largo de estos años y sus previsiones, pero yo creo que no podemos en este momento, ni mucho menos, sembrar la más mínima duda de que existe una voluntad decidida de concluir en el menor tiempo posible y con las consignaciones presupuestarias que fueran necesarias las importantes obras en las que estamos en este momento metidos en Navarra. Por otra parte ni las limitaciones presupuestarias deben ser un elemento de distorsión del desarrollo de estas grandes infraestructuras, ni tampoco las limitaciones a las que hacía referencia el Presidente, respecto a la cumbre de Maastricht y la posibilidad o no de un endeudamiento mayor o de un déficit público mayor. Yo creo que éstas son obras absolutamente necesarias, que no harían, porque se pueden encontrar otros modos de financiación, que el endeudamiento fuera suficiente como para que podamos tener problemas en ese sentido. Y lo que sí resulta, a nuestro modo de ver, urgente, es que se establezca por parte del Gobierno el criterio claro de que realmente los Presupuestos van a contener suficientes partidas para poder llevar adelante estas grandes obras de infraestructura.

Pero como el Gobierno no deja de ser una caja de sorpresas, no sabemos si las limitaciones las tiene que poner el Parlamento o las tiene que poner la Comunidad Europea o las que tiene que poner su propio Partido. Y eso es lo que también nos preocupa, que estemos esperando los Presupuestos de Navarra, yo creo que como algo absolutamente necesario para poder poner en marcha esas infraestructuras -y se hacía referencia a algunas concretas también respecto a Pamplona- y nos encontremos con que en su propio Partido el criterio que prevalece no es el suyo, que es el del Vicepresidente, y que además se incluyen o se quitan unas partidas en función de unos intereses distintos al propio Gobierno. Por tanto, no sabemos hasta qué punto estas previsiones y estos planteamientos que hace el Presidente del Gobierno van a tener o pueden tener realidad práctica en los Presupuestos que se remitan al Parlamento. Entendemos que ésas son obras que exigen un acuerdo mayoritario de la Cámara, desde luego, pero también que se pueden realizar sin ninguna pausa, ya que su conclusión debe ser fundamental para el desarrollo de Navarra.

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J.): *Gracias, señor Ciáurriz. Tiene la palabra el señor Alli.*

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Alli Aranguren): *Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Ciáurriz, por sus comentarios. Y empezando por lo que acaba de poner de manifiesto, he de señalar que efectivamente en el proyecto que está elaborando el Gobierno se cumplimentan todas las previsiones a*

que he venido haciendo referencia, porque recordará su señoría que la parte final de mi intervención ha sido una previsión de lo que van a ser las disponibilidades presupuestarias para los cuatro años en atención a las obras previstas. El hecho de que en esta fecha todavía no esté aprobado el Presupuesto no está planteando ninguna dificultad respecto a las obras comprometidas y en ejecución, porque el estado de prórroga del Presupuesto permite ir atendiendo suficientemente a las necesidades que se han ido planteando, y de hecho ya se han hecho efectivas, por lo que se refiere a la autovía del norte, certificaciones que quedaron pendientes del mandato anterior, del mandato presupuestario anterior, por un importe de dos mil millones, y que como recordarán sus señorías fueron objeto de una petición por parte del Gobierno de crédito extraordinario al Parlamento, y que sin embargo el Parlamento rechazó. Por tanto, en ese sentido se están cumpliendo todos los compromisos adquiridos respecto a las obras que están en ejecución. Y no dude, señor Ciáurriz, de que conforme al programa que he establecido y que he puesto de manifiesto ante sus señorías, el Presupuesto de este año, y previsiblemente los Presupuestos de los años siguientes, mantendrán las consignaciones suficientes para hacer frente, quedando siempre, como es evidente, a disposición de la mayoría que se forme en la Cámara la posibilidad de que algunas de estas obras puedan o no priorizarse.

Su señoría ha hecho referencia a que la Comisión de Obras Públicas, cuando visitó el otro día las obras de la autovía de Sakana, consideró que debían adelantarse los plazos previstos, cuya terminación estaba en el 95. Hay que tener en cuenta que cuando hablamos de esa autovía nos tenemos que poner de acuerdo ensi incluimos también el desdoblamiento y la variante de Alsasua o no, porque unas veces lo consideramos formando todo una unidad, y otras veces se considera por una parte lo que es la autovía y por otra parte las otras obras. Ya en el proyecto que elaboró el Gobierno anterior, que contó con el apoyo de UPN, y que el Gobierno actual, evidentemente, hace suyo, hay diferencia de plazos respecto a esas obras, y por tanto, cuando he hecho referencia a la posibilidad de retrasar hasta un año más en función de la disponibilidad presupuestaria, no hablaba de la autovía, sino de la variante de Alsasua.

Ha hecho su señoría referencia a que el plan de inversiones del año 89 fue ambicioso, y efectivamente fue ambicioso, y ahora estamos viendo que fue ambicioso e irreal en sus previsiones presupuestarias. Si comparamos exclusivamente los costos, algunos de los cuales he señalado, que afectan a las obras más importantes a que he hecho referencia, vemos que en la autovía del norte existe una desviación de 22.647 millones de pesetas,

en la autovía de la Barranca, cuando se adjudiquen todas las obras, según las previsiones presupuestarias que se han hecho, son de 8.749 -confiemos en que la reducción de la contratación de obra pública haga válidos estos precios, porque como vuelva a haber incremento de demanda de obra pública previsiblemente la desviación será mayor-; en el desdoblamiento de la nacional I, la variante de Olazagutía y nudo de Alsasua, una desviación prevista, vuelvo a decir, con la misma relatividad, estaría hoy en 3.494 millones; en la nacional 121, de Pamplona a Behovia, incluido el túnel de Velate y el tramo Arraiz-Berrueta, la desviación estimada, también relativamente, porque hasta que no se adjudique las obras no se sabrá cual va a ser el coste real, sería de 8.327. Es decir, que hoy estamos hablando de una desviación de 43.217 millones de pesetas sobre lo que en el año 1989 todos consideramos que iba a ser el coste de estas obras, y que nos hizo sentir a todo el Parlamento un cierto optimismo, porque la situación financiera de la Hacienda de Navarra en el año 89 sabe su señoría que podía permitir todo esto, porque era muy distinta a la que se nos plantea en el año 1991. Esto, por tanto, nos va a obligar a todos, al Gobierno y al Parlamento, a dar prioridad a estas obras y a ir atendiendo sucesivamente lo demás en función de la liberación que tengamos de recursos, esperando a que se acabe una obra para poder empezar otras.

Por lo que se refiere a las noticias sobre la autovía del norte, en principio la previsión del Gobierno es que se acabasen como lo estableció el Gobierno anterior, en el año 93, pero quiero recordar que ya el Gobierno anterior estableció una prórroga en estas obras, con remisión de precios, y que por tanto eso ya acarrea una demora en las mismas, aunque el propósito y la previsión financiera del Gobierno está hecha también para concluir las en el año 1993.

Respecto a las declaraciones a que ha hecho referencia su señoría, ya ha comprobado que ni respecto a esa ni respecto a otras declaraciones en relación con el pantano de Itoiz el Gobierno se ha puesto a polemizar, porque el principio de libertad de expresión hace que cada uno tenga su opinión y diga lo que le parece. Yo que sí he visto que el Grupo de su señoría, y concretamente el señor Cabasés, ha ido a contestar a esas declaraciones, y por cierto, yo le tengo que decir que algunas de esas manifestaciones que hacía el señor Cabasés, que supongo que responden, evidentemente, al pensamiento de su Grupo, yo como Presidente del Gobierno y el Gobierno las tenemos que suscribir plenamente. Sus señorías hacían referencia en el punto sexto del artículo del señor Cabasés, publicado el día 17 de febrero, a que en todo el proceso ustedes han instado al Gobierno de Navarra a mejorar técnicamente el proyecto, a

corregir al máximo los impactos ambientales, sabiendo que unas obras de estas características los ocasionan y grandes, para conjugar lo imprescindible de su realización con lo mínimo de su impacto: es un principio que debe suscribir cualquier grupo que tenga un interés por el medio, porque eso no sólo se manifiesta en si hay pasa o contrapasa, sino que ese mismo interés, que hace que unos en unos sitios se declaren a favor y los mismos en otros sitios se declaren en contra de la pasa y de la contrapasa, puede ser perfectamente válido respecto a la agresión medioambiental que pueda suponer una obra pública. Por tanto, en la defensa ecológica y medioambiental, cuyo ofrecimiento hace Eusko Alkartasuna en este artículo, puede contar también con el Gobierno. ¿Por qué? Porque muchas veces, sabe su señoría perfectamente, en el desarrollo de una obra hay un proyecto, una materialización del proyecto y unos ajustes que realiza in situ la dirección facultativa en función de dificultades que pueda tener la obra en sí misma, de mejoras que se puedan plantear, y eso es algo que está plenamente asumido.

Más le preocupa al Gobierno -y lo he de poner de manifiesto- la continuidad de la obra, y no precisamente en Navarra, donde esa obra está garantizada en su desarrollo, sino en la continuación de esa obra al margen del territorio de nuestra Comunidad, en el territorio de la Comunidad Autónoma Vasca, en la cual parece que en estos últimos días se enciende una luz de solución, y el Gobierno, el Parlamento y toda la sociedad navarra se deben alegrar de que se dé una solución, porque eso pondrá de manifiesto que todo el esfuerzo grande en el orden económico que se está haciendo en Navarra va a tener una continuidad.

Por eso, a pesar de que alguien pueda considerarlo como una interferencia, creo que debemos estar expectantes y aplaudir, si llega, la solución que se pueda encontrar en Guipúzcoa. Pero no seré yo el que haga un canto a favor de algunas de las fórmulas que hoy he visto recogidas en algunos medios de comunicación que son objeto de la negociación, porque parto de que, diga lo que diga en ese aspecto, será utilizado en contra si al final en Guipúzcoa no se da la solución. Si se da la solución, evidentemente, será una contribución positiva; si no se da ese acuerdo, pues habrá sido una interferencia. Por tanto, venga el acuerdo cuanto antes, porque nos garantiza el buen fin de una inversión tan importante en Navarra.

Las desviaciones presupuestarias son, evidentemente, un hecho, y como ha expuesto su señoría, preocupan mucho al Gobierno. Pero este Gobierno no se ha planteado a priori ser un Gobierno revisionista de ninguna de las actuaciones que se han venido realizando hasta ahora, y no se ha planteado ser revisionista ni de los precios unita-

rios que figuraban en el proyecto ni de las revisiones de precios que se han planteado, porque cada uno tiene sus responsabilidades. Bien es cierto que a través de mecanismos de fiscalización se puede llegar, pero hasta la fecha las certificaciones se van haciendo efectivas por el Gobierno tal y como vienen propuestas por la dirección facultativa.

Respecto al túnel de Velate, he hecho referencia, efectivamente, a los plazos. Es una obra que es importante, pero ya han visto sus señorías a través del trámite de información pública que es una obra que suscita una oposición, porque un sector de la zona norte de Navarra entiende que el proyecto actual va a incidir negativamente, ya que está orientado a la carretera que enlaza con Behobia, y eso hace que el enlace del valle del Baztán con Francia por Dantxarinea quede marginado. Por tanto, una vez concluso el período de información pública, parece que es elemental replantear, con base en las alegaciones, en un estudio profundo, las características de ese túnel para ver en qué medida puede dar la mejor solución a la conexión global del norte de Navarra, no sólo a la conexión con Francia por Behobia, sino también a la conexión por Dantxarinea.

Yo creo que el esfuerzo que va a exigir el túnel de Velate exige a su vez que se valoren al máximo sus posibilidades. Y no hay que descartar otras posibilidades que puede tener ese túnel para mejorar la comunicación del sur de Navarra, incluso del centro de España, con Francia. Creo que esto será objeto, por tanto, de una nueva reconsideración a la vista de las alegaciones que, por lo que se desprende de las informaciones de los medios de comunicación, tienen un contenido digno de un estudio profundo.

Por lo que se refiere al pantano de Itoiz y a su vinculación al Canal de Navarra, todos sabemos que ambas obras están vinculadísimas, una no cabe sin la otra, y que ambas a su vez están directamente vinculadas con los Presupuestos del Estado y con la financiación estatal. La última noticia que yo transmití en su momento a través de los medios de comunicación es que la adjudicación de Itoiz estaba en trámite de informe, después de haberse realizado el correspondiente concurso; se produjo en aquel mismo momento la elaboración y aprobación del nuevo Presupuesto del Estado, se nos aseguró a todos, y así lo han puesto de manifiesto las personas responsables de los organismos de la Administración del Estado con competencia en esta materia, que la previsión para Itoiz se mantiene; pero hasta la fecha el Gobierno no tiene constancia de que se haya procedido a tomar ninguna decisión sobre la adjudicación. En función, evidentemente, de esta adjudicación y en su momento habrá que hacer las previsiones presupuestarias para que el Gobierno de Navarra res-

ponda de la parte de su compromiso y también para que las previsiones sobre la Canal de Navarra tengan la atención presupuestaria suficiente.

Sobre las declaraciones de esta Coordinadora, yo no voy a entrar a debate. Si no recuerdo mal, fue a propósito de una declaración que hizo el Consejero de Agricultura sobre la incidencia que en la agricultura de Navarra estaban teniendo todas las decisiones comunitarias que se están tomando, algunas en estos últimos días, cuando se hizo otra declaración desde esa Coordinadora en el sentido del decir que el Consejero, en la medida en que ponía de manifiesto la crisis de la agricultura, estaba dando la razón a lo que es el eje de su argumentación: ¿para qué el pantano?, ¿para generar nuevos regadíos, si eso va a dar lugar a una agricultura que no tiene perspectivas de futuro y con los regadíos se van a incrementar los costes? Pero no tienen en cuenta que el regadío incrementa los costes porque da la posibilidad de incrementar los beneficios, de incrementar la producción y a su vez de reducir costos, y por tanto, de hacer en algunos momentos y en algunos espacios, en función del tipo de cultivo, una agricultura más competitiva. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala J.): Tiene la palabra el señor Palacios.

SR. PALACIOS ZUASTI: Muchas gracias, señor Presidente. Hemos escuchado, con la paciencia que él mismo nos ha pedido, la intervención del señor Presidente del Gobierno, y tengo que decir en nombre del Grupo de Unión del Pueblo Navarro que estamos totalmente de acuerdo con su amplia y detallada exposición, en la que nos ha informado, tal y como había solicitado el Grupo de Eusko Alkartasuna, de la situación en la que se encuentran las obras de infraestructura que están en estos momentos en proceso de realización. Por lo expuesto en su intervención, vemos una vez más que el Gobierno prevé mantener los objetivos en los plazos programados, y tiene para ellos las oportunas previsiones presupuestarias durante este cuatrienio. Ahora bien, tras escuchar dicha información se nos plantean dos cuestiones que quisiéramos realizarle y que son las siguientes. La primera de ellas: ¿cómo se realiza la adecuación de las inversiones en infraestructuras al Plan Global de Inversiones? Y la segunda: dado el compromiso de gasto que actualmente tienen las obras que están en proceso de ejecución, ¿hay posibilidad de mantener el ritmo de inversiones de 1991 en los años sucesivos?

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J.): Gracias, señor Palacios. Tiene la palabra el señor Alli.

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Alli Aranguren): Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, por lo que se refiere a la

adecuación entre la ejecución de las inversiones y las previstas en el Plan, ya he hecho referencia antes a que este Plan fue excesivamente ambicioso y con unas previsiones que se han revelado irreales. El Plan en su conjunto no hace un sumativo de todas las previsiones, pero se puede poner de manifiesto, en las que son objeto de esta comparecencia, que hay desajustes importantísimos, y que este Plan sirve para lo que sirve: como un punto de referencia de lo que fue la voluntad del Parlamento de Navarra y la unanimidad que recibió en el año 1989. Pero indudablemente esta Ley foral, a pesar de ser una Ley foral y de tener un mandato imperativo para el Gobierno y para todos, sólo puede llevarse a su ejecución no sujetando conductas, sino sujetando la conducta presupuestaria del Gobierno y del Parlamento, si éste se quiere sujetar; pero al menos al Gobierno le sujeta hasta que el Presupuesto viene a poner de manifiesto en qué medida las previsiones de esta Ley se pueden atender con las disponibilidades presupuestarias, y a partir de ahí el Parlamento decide si se sujeta o no al contenido de la Ley.

En este sentido, por tanto, este Plan global, que fue elaborado por el Gobierno, como digo, después de un acuerdo unánime del Parlamento en una propuesta de resolución que, si no recuerdo mal, la formuló UPN porque deseaba que hubiese una planificación global, cuenta, evidentemente, con el total apoyo del Gobierno. Sin embargo, el Gobierno ha de poner de manifiesto que las disponibilidades económicas de Navarra son limitadas, que existen compromisos de los costos fijos que son ineludibles -la nómina, la entrega del cupo al Estado, el mantenimiento de los servicios, etcétera- y que a partir de ahí hay otro tipo de compromisos en relación con esas infraestructuras, que son los compromisos derivados de las obras adjudicadas y de las obras programadas que hay que adjudicar para cumplir la programación. Y ahí está la prioridad absoluta. A partir de ahí se irán escalonando las previsiones en el proyecto de Presupuestos conforme a los objetivos del Plan de Inversiones, que hay que considerarlo como un Plan de objetivos del Gobierno.

Por tanto, vuelvo a decir que el Gobierno pondrá todos los medios para adecuar los proyectos presupuestarios durante su mandato al Plan Global de Inversiones, poniendo de manifiesto que cualquiera que se aproxime al Plan Global y a la previsión de costo debe contar con que en esto no cabe la coincidencia, sino que las desviaciones son de gran magnitud, como ya he señalado.

El compromiso de gasto de 1991 vamos a entender que fue un compromiso excepcional por las circunstancias que se habían dado hasta 1991 y que son imposibles de mantener a partir de 1992. En el año 1991 -saben sus señorías- hubo una

desviación importante sobre el Presupuesto aprobado por el Parlamento, de 212.000 millones de pesetas, hasta un Presupuesto consolidado de 235.000 millones de pesetas, porque hubo disponibilidad con unos recursos extraordinarios que no se van a volver a producir, consecuencia del abono a Navarra de las retenciones de IVA que estaban en manos del Estado por el Convenio Económico. Eso permitió, por tanto, atender muchas previsiones, incluidas previsiones de inversiones en infraestructura. A partir de 1992 hay que contar con los recursos ordinarios que tenga la Hacienda de Navarra y, por tanto, esa posibilidad se reduce.

Pero no obstante, como estamos en un momento de gasto importante, como saben sus señorías, y es muy difícil rebajarlo, el esfuerzo que hay que hacer es para evitar que se dispare en la misma línea creciente que han venido teniendo los Presupuestos de ejercicios anteriores. Esto va a suponer, como les digo, que no se va a poder mantener ese ritmo creciente, que hay que hacer ajustes por las propias disponibilidades, que nos va a llevar a situaciones deficitarias y que a su vez nos va a venir un ajuste adicional, al que he hecho referencia brevemente, y que sin duda en el debate presupuestario tendrá una mayor presentación y reflejo, que es el derivado de la búsqueda de la convergencia en el déficit público que nos viene impuesto a través de las decisiones comunitarias y que van a afectar al Estado español, a las comunidades autónomas como parte de ese Estado, e indudablemente, yo estoy plenamente convencido aunque quisiera que no ocurriese así, también nos van a afectar a Navarra. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J): Tiene la palabra el señor Colín.

SR. COLIN RODRIGUEZ: Buenas tardes. Ha hecho usted, señor Presidente, un relato pormenorizado de las inversiones públicas que la mayoría de este Parlamento consideró necesarias e imprescindibles para el desarrollo de esta Comunidad. Por cierto, a la vez que calificaba usted el Plan de ambicioso, pretendía -así lo he entendido yo- aplicarle el atenuante de poco realismo. Yo quiero recordarle esta tarde que, sin embargo, UPN en aquel momento pedía mucho más. Pero en fin, no se trata de eso ni es eso lo que nos preocupa a nosotros.

Creemos deducir de su exposición un compromiso explícito de su Gobierno para impulsar esas obras decididamente. Y en ese matiz, en lo del impulso decidido, valoramos esta tarde la claridad con la que se ha pronunciando, rectificando declaraciones anteriores que inició el Vicepresidente de su Gobierno y que usted mismo ratificó sobre ralentización de alguna de estas inversiones, etcétera. A nosotros nos parece fundamental que no creamos confusión en esta materia, que no

se conduzca usted ni su Gobierno con ambigüedad. Estas obras son a nuestro juicio necesarias en sí mismas, son a su vez motor para la inversión privada y son, en definitiva, motor fundamental y elemento clave del desarrollo de nuestra Comunidad. Por tanto, si usted y su Gobierno siguen esta línea de impulso decidido, nos van a encontrar a los socialistas; de lo contrario, en una política de matizaciones permanentes o de rectificaciones o de "donde dije digo, digo Diego", nos va a encontrar enfrente.

Valoramos en primer lugar, por tanto, señor Presidente, la claridad, pero en la respuesta que usted ha dado a EA -yo estaba tomando notas para esta exposición- nos ha quedado la preocupación, y quisiéramos que nos lo aclarara, de una referencia que ha hecho a una posible rectificación del trazado de la Autovía del Norte por razones ecológicas. Nosotros nos hemos pronunciado con claridad sobre esta materia, creemos que esa Autovía fue objeto de un estudio de impacto ambiental como no ha sido, probablemente, ninguna obra pública de este país ni aun de Europa, y todas esas razones ecológicas han sido atendidas. Nuestra posición es que esa obra debe ejecutarse en los términos previstos y con el trazado acordado. La pregunta, señor Presidente, es si contempla usted alguna posibilidad de cambio de ese trazado.

En penúltimo lugar he creído ver que usted enfatizaba sobre las desviaciones presupuestarias, en concreto en dos obras: en la Autovía del Norte y en la de La Barranca. Sabe usted, señor Presidente, que la causa fundamental de esa desviación, aunque puede haber otras de ordinaria administración, que las hay en todas las obras, fue, ha sido y está siendo la fuerte inversión en seguridad para garantizar el inicio, la continuación y la terminación de las mismas, frente a la amenaza terrorista de ETA y de quienes les apoyan. A nosotros nos preocupan esas desviaciones, pero nos preocupa mucho más que esas obras no se ejecuten por amenazas. Por tanto, señor Presidente, no va a ser criticado por los socialistas porque haya desviaciones en esta materia, antes al contrario, nos va a encontrar apoyándole decididamente en eso.

Por último, quiero hacer una referencia al tema de Itoiz. Itoiz es una obra prioritaria para Navarra y ha sido calificada técnicamente por el Ministerio de Obras Públicas como obra de máxima prioridad. Es una obra que, además, en razón del convenio al que usted ha hecho referencia, la paga el Ministerio de Obras Públicas. Nos parece, en consecuencia, que usted, señor Presidente, frente a la poca ilusión que despierta esta obra, según se desprende de sus manifestaciones públicas, en sus Consejeros de Obras Públicas y Agricultura, debe

impulsarla decididamente para que quien la financia no caiga en la tentación y además cometa el pecado de destinar los fondos que tiene previstos para esta obra a financiar otras de las que sin duda otras comunidades están muy necesitadas y pueden tener más iniciativa y encontrar más impulso en los gobiernos de aquellas comunidades. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J): *Gracias, señor Colín. Tiene la palabra el señor Alli.*

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Alli Aranguren): *Muchas gracias, señor Presidente. Matizando la referencia al Plan Global de Inversiones, lo he calificado de ambicioso -todos estamos de acuerdo en esas ambiciones-, pero la falta de realismo no se refiere a los objetivos, sino a las previsiones presupuestarias, que sin duda no las hizo ni el Presidente ni los Consejeros del Gobierno, porque, que yo sepa, no había ningún ingeniero de caminos y, aunque lo hubiese habido, no es función propia de un consejero que sea ingeniero de caminos presupuestar obras. Quiero dejar claro esto: que era falta de realismo por la inadecuación que se ha puesto de manifiesto entre las previsiones económicas y la realidad. Inadecuación que, conforme muchas de estas obras se vayan desarrollando, cada vez va a ser más manifiesta, aunque sólo sea por efecto de la inflación, en función de cuál sea el nivel de la demanda de obra pública.*

UPN y el Gobierno han tenido siempre una intención muy clara de impulsar decididamente estas obras. Cuando se ha hecho referencia a la ralentización, ha sido en un caso poniéndola como ejemplo y en otro porque la propia realidad presupuestaria, como he dicho, nos va a llevar a ralentizar alguna de estas obras si tenemos como punto de referencia las previsiones contenidas en el Plan Global, que, como recordarán sus señorías, todo se iba a hacer entre los años 1989 y 1991. Por tanto, ya hemos ralentizado todas todas las previsiones. Fíjese, por ejemplo, en que el período de ejecución de la Autovía del Norte era hasta el 92; es decir, que hay una ralentización necesaria. Pero ha de quedar muy claro que cuando estamos haciendo referencia a la ralentización, hablamos, y creo que lo he dicho claramente, de todas aquellas obras que no están consideradas como prioritarias y que no están ya en situación de compromiso, bien porque están adjudicadas, bien porque están programadas para continuar su desarrollo. A partir de ahí, esas obras que están pendientes, que queremos hacerlas, porque están en el Plan, las tendremos que acomodar a las disponibilidades presupuestarias.

No he hablado yo, señor Colín, y si su señoría lo ha entendido así es porque, indudablemente, yo me habré expresado mal, de cambio de trazado,

entre otras cosas porque sabe su señoría que el trazado de la Autovía del Norte es un trazado que fue aprobado también con los votos de UPN. He hecho referencia, al hilo de una referencia que a su vez había hecho el señor Ciáurriz a declaraciones de la Coordinadora Lurralde, a la postura favorable que había mostrado el Grupo de Eusko Alkartasuna a las mejoras ambientales. Y sabe su señoría perfectamente que sin variar en absoluto el trazado, en un momento dado la dirección de la obra puede introducir, dentro del mismo trazado, conforme al mismo proyecto, adecuaciones, porque eso se produce en toda obra pública, incluso en muchas obras privadas. Por tanto, ese espíritu que había puesto de manifiesto el señor Ciáurriz de mejoras ambientales y de colaboración de Eusko Alkartasuna en esas mejoras ambientales también lo tiene el Gobierno, como todos los que tengamos sensibilidad. Vuelvo a decir: dentro del trazado previsto en el proyecto.

Imagine su señoría que nos encontramos con que según el trazado aparece un talud que según el proyecto tiene una determinada pendiente, por poner un ejemplo, y a la hora de ejecutar los movimientos de tierras y la obra se aprecia que esa pendiente es inadecuada para la calidad de los materiales que allí han salido, porque como el sondeo para conocer la calidad del suelo no se hace en cada metro cuadrado, pues donde se suponía, como ha ocurrido, que había roca o tufa a una determinada profundidad, resulta que la tufa estaba a una profundidad mucho mayor y, por tanto, eso es tierra, y la tierra tiende, ya sabe su señoría, a deslizarse, sobre todo si es zona húmeda, si llueve, etcétera, y lo hace por la fuerza de la gravedad en función de la pendiente, y como decía un ilustre instructor militar, "si no fuese por la fuerza de la gravedad, lo haría por el propio peso de la carga adicional que supone la tierra cargada de agua". Pues bien, en ese momento dado la dirección facultativa tendrá que decidir variar la pendiente de eso, y una mayor pendiente va a suponer una mayor incidencia, y tendrá que prever una solución distinta a la que figura en el proyecto, porque igual cabe arbolado de retención o no, o tiene que hacer escalonamiento en terrazas. En definitiva, son soluciones de tratamiento que no las decide ni el Gobierno ni el Consejero de Obras Públicas, sino que las decide la dirección facultativa y sobre la marcha. A eso es a lo que estoy convencido que hacía referencia el señor Cabasés en su artículo, porque eso es dar un tratamiento medioambiental adecuado, y en eso estará también de acuerdo cualquier persona que tenga sensibilidad medioambiental.

Respecto a las desviaciones presupuestarias, ha puesto de manifiesto su señoría que, efectivamente, se han producido, y que muchas de ellas han sido debidas a seguridad. Eso es la constatación

de la realidad y son públicos y notorios los costos que en el capítulo de seguridad está teniendo esta obra, que son de cuantía importante y que sus señorías conocen perfectamente. Y si no recuerdo mal, nos podemos encontrar con, aproximadamente, un coste total de seguridad de la Autovía del Norte, en concreto entre el 90 y el 94, de seis mil millones de pesetas, es decir, un coste importante, aparte de las naturales desviaciones que se producen en toda obra y de los mecanismos de garantía -que también hay que decirlo- que establecen los pliegos de condiciones para garantizar el equilibrio de la contrata, porque las obras ya no se hacen a riesgo y ventura del contratista y eso lo nota mucho la Administración, evidentemente, porque los contratistas se garantizan a través de las inconmensurables, muchas veces, fórmulas polinómicas que aparecen en todos los pliegos de condiciones.

Respecto al pantano de Itoiz, quiero decir que es otra obra que está asumida plenamente por UPN y por el Gobierno. Lo que el Gobierno espera es que, como esto es un convenio entre dos partes, por ahora a quien corresponde lanzar el primer tanto es a la otra parte contratante, con la adjudicación. Y saben los responsables del Ministerio de Obras Públicas y de la Confederación que la voluntad del Gobierno de Navarra es cumplir la parte que le corresponde y que hasta la fecha, sea quien sea quien haya gobernado, Navarra y su Gobierno han cumplido con los compromisos previos sobre disponibilidad de terrenos, etcétera. Por tanto, hasta la fecha hay un cumplimiento del convenio por parte de Navarra y falta que la otra parte contratante efectúe la adjudicación, y a partir de ahí, sentar la dinámica de cumplimiento de los compromisos preestablecidos. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J): Tiene la palabra el señor Zabaleta.

SR. ZABALETA ZABALETA: Buenas tardes. Nosotros, Herri Batasuna, consideramos con respecto a los temas que se han traído, alguno de los cuales, dicho sea de paso, es una mera referencia tangencial, como es el caso del tren de alta velocidad, que sin embargo es un asunto importante por dos razones: primero, porque económicamente lo es; y segundo, porque socialmente es algo que preocupa a la sociedad desde diversas perspectivas y desde muchos aspectos.

En primer lugar, nosotros creemos que en obras de esta entidad siempre se tiene que adoptar una postura abierta a posibles revisiones, rectificaciones y mejoras. Entendemos que una actitud prepotente de obstrucción o de oposición al diálogo esconde en realidad una incapacidad para el diálogo, y creemos que de eso hay, desgraciadamente, muchos ejemplos entre nosotros. En concreto, en lo que se está debatiendo en primer térmi-

no, que es la Autovía del Norte, en lo que a medio ambiente se refiere cabría citar que las previsiones no han sido correctas, y basta para constatarlo el ir y ver, por ejemplo, en casos como el trazado del río Larráun en todo lo que va desde la falda de San Migeltxo hasta Latasa, a lo que de alguna manera entiendo que se ha referido también esta tarde el señor Alli; lo mismo sucede en todo el trazado por encima del pueblo de Azpirotz y qué decir, por ejemplo, de previsiones concretas como el túnel de Urritza, que estaba previsto y no se va a hacer porque lo que tenía que estar arriba se ha caído. Por lo tanto, ante estas obras es lógica la postura que se ha descrito aquí y para cuya fundamentación, además, se han aducido algunas frases del señor Cabasés, evidentemente siempre hay que estar abierto a estas correcciones.

Yo le quiero hacer al señor Alli, al hilo de todo esto, una primera pregunta. Teniendo en cuenta sus manifestaciones de los primeros días de agosto de 1991, que fueron a nuestro juicio no sólo de talante democrático sino positivas, queremos saber si se mantiene en aquellas manifestaciones con respecto a que el diálogo es no sólo la postura más democrática, sino también la más eficaz para resolver estas cuestiones que la sociedad, a través de los organismos de los que se va dotando y muchas veces incluso sin organismos intermedios, muestra su preocupación, y si este diálogo social permanente debe ser mantenido, sin que ello suponga -creo que nadie en su sano juicio lo haría, y desde luego no nosotros- subvertir el orden de las responsabilidades que han de ser siempre el cauce para la adopción de acuerdos.

En segundo lugar, me quiero referir a otra cuestión que también se ha suscitado, y es la situación, los recursos económicos y el ritmo de inversiones que Navarra puede sostener. A nuestro juicio, lo más escandaloso de estos asuntos es, precisamente, la desviación presupuestaria que desde, por ejemplo, el 89 -y no voy a repetir las cifras, porque ya se han repetido- se tiene que sustentar en los recursos públicos. Que de 10.000 u 11.000 millones se pase a 33.000 millones puede tener algún argumento, pero que ese argumento sea de la entidad suficiente como para justificarlo, pues entendemos que no se puede admitir sin más. Evidentemente, habrá que revisar las fórmulas con las cuales se hacen estas previsiones y estos cálculos, y habrá que plantearse también seriamente cuál es la fórmula para no hacer gastos superfluos y que, por lo tanto, son perfectamente suprimibles.

Nosotros creemos que en la situación de la Hacienda de Navarra en los próximos años la capacidad de inversión está muy reducida, porque los gastos fijos ya convenidos son más importantes de lo que cuando se hizo el Plan de Infraestructuras de 1989 se planteó. Nosotros creemos que hay que replantear también las priorida-

des en todos estos asuntos. Y para replantear las prioridades entendemos que, en primer lugar, las previsiones para estas obras tienen que fundamentarse en la rentabilidad de las mismas. El Portavoz de EA en esta sesión ha puesto un ejemplo muy claro: el Canal de Navarra no tendría sentido si antes no se hiciese la obra de la cual ese canal tendría que surtir de agua. Pero es que eso es sólo un ejemplo. La preocupación que demostró el Consejero de Agricultura al referirse a este asunto es también verdadera, porque no es que sólo los regadíos supongan unos mayores beneficios porque pueden dar mayores producciones, es que el hecho actual en Navarra es que progresivamente los regadíos en algunos sitios están quedando incultos -eso es una realidad- y que el precio por robada de los regadíos ha descendido desde 1988/89 en una cuantía muy importante. Eso también es una realidad. Y no es una realidad original, sino que es una consecuencia de la falta de rentabilidad del trabajo, incluso en los regadíos, y por supuesto, también en el seco.

Por lo tanto, nosotros entendemos que hay que replantear estas prioridades, y no sólo las prioridades, sino cuáles son las capacidades que Navarra tiene de inversión en este campo. Por supuesto, siempre hay que invertir en infraestructuras e invertir en medio ambiente, que a veces nosotros escuchamos que hay que invertir en infraestructuras con respeto al medio ambiente, y nosotros decimos que también hay que invertir en medio ambiente, no sólo en infraestructuras con respeto al medio ambiente. Entendemos que por todo esto se deben replantear estos planes que se hicieron en otro contexto de previsiones que no se ha cumplido. Y la pregunta es ésa: si cree el señor Alli que este replanteamiento se debe efectuar expresamente o si, como de alguna manera he entendido que ha sugerido, este replanteamiento debe venir por la sucesión de los hechos presupuestarios con los que Navarra se vaya dotando en el futuro, que sería otro replanteamiento algo más subterráneo que sin duda se tendrá que efectuar.

Y la tercera pregunta es ya una cuestión muy pequeña y quizá tampoco viene excesivamente a cuento. La planteo, pues, simplemente por si se pueden dar datos a este respecto. Me refiero a uno de los temas del ferrocarril, concretamente al acuerdo, si no me falla la memoria, de 9 de junio del 85, entre la Comunidad Autónoma de Navarra y RENFE. Parece que había prevista una contraprestación, de hecho la había, y era una serie de inversiones de RENFE y una serie de adquisiciones por parte de RENFE de materiales y maquinaria de empresas de Navarra dedicadas a este ramo. Nuestro Grupo quisiera saber si estas inversiones se han llevado a efecto, si se conoce la cuantía de las mismas y cuál es la repercusión en el conjunto de Navarra de este hecho que de alguna manera

se había pactado con el pasivo en la hacienda de todos los navarros. Nada más.

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J): Gracias, señor Zabaleta. Tiene la palabra el señor Alli.

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Alli Aranguren): Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, plantea el señor Zabaleta un comentario sobre la preocupación social que suscita la indefinición sobre el proyecto del tren de alta velocidad. Como saben sus señorías, es un asunto del que podríamos hablar largo y tendido, incluso con anécdotas propias del celtiberia show, pero creo que la dignidad de la Cámara no se merece que entremos en algunos aspectos cómicos que ha podido tener este proyecto. Todo lo que hay es lo que he dicho ante la Cámara. Hay poca fe en las comunidades afectadas. De hecho, en la Comunidad Autónoma Vasca están pendientes de que se haga por parte del Estado un plan sobre tratamiento de la red ferroviaria española que está en elaboración en este momento, para ver cuál es la solución y, a partir de ahí, los compromisos que el Estado adquiere, porque ésta es, evidentemente, una obra de infraestructura de carácter nacional. Entonces habrá que ver qué prioridades se dan, porque el compromiso anterior de dar prioridad al ancho de vía europeo, como he puesto de manifiesto, no ha sido cumplido, y presumiblemente con la inversión duplicada del TAV Madrid-Sevilla se podía haber hecho, al menos en la red fundamental de comunicaciones del país, una adecuación al ancho de vía europeo y se hubiese conseguido la misma velocidad que presumiblemente va a conseguir el tren de alta velocidad en ese tramo fundamental en las comunicaciones europeas, que será llegar a la velocidad del Talgo. Eso si no se siguen produciendo hundimientos en las vías.

Por tanto, Navarra lo ve con expectación porque cualquiera de las dos soluciones tiene a Navarra como punto de referencia. Nos parece que ambas, tanto la vía Barcelona-Zaragoza como la vía de Hendaya, tomarían contacto con Navarra, y en todo caso ése es un asunto que seguimos con interés para que a finales del siglo XXI no nos ocurra y les ocurra a nuestros sucesores lo que nos ocurrió a nosotros, porque algunos antepasados nuestros pensaron que un monstruo negro que echaba humo era el demonio vivienda y, por tanto, repudiaron la presencia del ferrocarril a su paso por Navarra, quizá porque podía ser un elemento de modernización de la misma.

Por cuanto se refiere a la primera pregunta, sobre si yo mantengo el criterio del diálogo, le tengo que decir que, por lo que se ve sin demasiado éxito, porque el éxito depende de los apoyos que social y políticamente se tengan, yo sigo cre-

yendo en el diálogo como medio para resolver los conflictos sociales y políticos en cualquier comunidad. El éxito ya suele ser ajeno a la voluntad y a veces a las creencias.

Le agradezco una aportación que yo no conocía, que es su referencia al túnel de Urritza. Yo no sabía que ahí se había producido un fallo porque, quizá, los materiales con los que se contaba no tenían la capacidad de resistencia requerida. Según ha dicho, se ha producido un hundimiento por algún problema técnico y la dirección técnica lo ha resuelto. Bueno, pues me da su señoría la razón en que en las obras la realidad material hace que la dirección facultativa tenga que tomar decisiones que no afectan a la esencia y a los elementos sustanciales, y al final un purista puede decir: es que aquí estaba prevista una pendiente del 5 por ciento y se ha tenido que hacer del 40 por ciento, o aquí estaba prevista la cimentación a dos metros y ha habido que calzar al final zapatas a cuarenta metros porque no se encontraba el firme, etcétera.

Sobre los recursos económicos y el ritmo, plantea su señoría cómo ante la reducción de la capacidad inversora habría que replantear las prioridades y pregunta: ¿en el Presupuesto ordinario o a través de un nuevo planeamiento? En principio, el Gobierno entiende que el Presupuesto puede ser instrumento suficiente para el establecimiento de esta prioridad. ¿Por qué? Porque en principio cree el Gobierno que hay acuerdo mayoritario reflejado en la anterior legislatura, evidentemente. A la vista del comportamiento de los grupos en la anterior legislatura, es suficientemente mayoritario en ésta para no remitir hoy por hoy, cuando todavía quedan inversiones de este plan pendientes de ejecución, un nuevo plan, y entiende que si hay consenso en las inversiones calificadas como prioritarias ejercicio tras ejercicio, presupuesto tras presupuesto, ahí hay que establecer las consignaciones suficientes para atender esos objetivos que ya fueron en su día aprobados unánimemente y que, salvo que la opinión del Parlamento a través de las iniciativas parlamentarias ponga de manifiesto otra cosa, tienen hoy apoyo también mayoritario dentro de la Cámara. Por tanto, el Gobierno entiende que es suficiente el Presupuesto anual y ordinario -ordinario porque no hay otro- para atender esos objetivos.

Respecto al convenio con la RENFE, de 9 de junio de 1985, efectivamente, como ha puesto de manifiesto su señoría, había un compromiso para que la RENFE -y me puedo equivocar porque no tengo todos los datos, desgraciadamente, en la memoria- a una industria existente en Navarra y radicada en Alsasua en concreto, le encargase tareas de mantenimiento y reparación de material ferroviario en una cuantía anual. Si no me equivo-

co, por las informaciones que me transmitieron no hace mucho tiempo y que yo transmití al Consejero de Industria como responsable, en esa empresa se estaba dando una situación de crisis porque RENFE había dejado de suministrar ese trabajo. Pero no le puedo dar más precisiones. Después, esta información que se me dio a mí, la transmití al Consejero para que él hiciese las gestiones pertinentes. Creo que RENFE había dispuesto la centralización del mantenimiento de sus medios materiales en una empresa vinculada a la propia compañía y, por tanto, había dejado de cumplir este compromiso. No le puedo precisar, como digo, si ya había sido cumplido íntegramente, por tanto ya no se puede hablar de incumplimiento contractual, o si se da incumplimiento contractual. Pero si su señoría tiene interés, le podría dar a través del Consejero de Industria la precisión exacta de la situación. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J): Tiene la palabra el señor Taberna.

SR. TABERNA MONZON: Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes. En principio mi Grupo dudaba de la utilidad de esta comparecencia en el sentido de que, como ha manifestado el señor Presidente, ya hubo comparecencias del Consejero y ya se habían expuesto las líneas maestras o por dónde iba a ir la política de obras públicas. Y fundamentalmente, el criterio de mi Grupo es esperar a que llegen los Presupuestos, que yo creo que deben ser la materialización, la concreción de las líneas maestras en todas las materias, y específicamente la que nos ocupa aquí, que es la de obras públicas, y de este modo se acabarán las especulaciones sobre recorte, austeridad, ritmos de adelanto, ritmos de atraso, millones arriba, millones abajo, que yo creo que dan pábulo a toda una rumorología. Los Presupuestos, me parece a mí, van a ser la pieza clave para ver dónde está el criterio del Gobierno en todas estas materias.

Hay un criterio político desde Izquierda Unida, y fundamentalmente atendiendo a la limitación de los Presupuestos, que es dar prioridad al gasto social, versus las inversiones en obras públicas. Consideramos que el nivel de infraestructuras es alto en Navarra, y aunque no hay que descuidarse, sí que creemos que hace falta dinero para otras partidas en gasto social. Vemos un aspecto muy importante, como puede ser la implantación de la LOGSE en Navarra, que aunque no es la materia que nos ocupa, sí que la vemos con preocupación por su retraso. En ese sentido, nuestra primera pregunta sería si se va a mantener la proporción de gasto en obras públicas con respecto al Presupuesto del año pasado.

Yo creo que todos coincidimos en que, además de invertir en obras públicas, hay que invertir también en medio ambiente, que el coste ecológico,

atendiendo incluso a las directrices europeas, debe tenerse en cuenta en todo proyecto de inversiones.

Junto con esto, también quiero refrendar y aplaudir una vez más las palabras del señor Presidente referidas a lo que debe ser el diálogo como solución de cualquier conflicto, y en este caso del conflicto medioambiental. Lo que pasa es que esas palabras a mí se me quedan cortas, en el sentido de que pueden quedarse en meras palabras, y le preguntaría si piensa utilizar entrevistas o mecanismos para propiciar el diálogo entre los diferentes implicados u organizaciones sociales que pudieran oponerse a los diferentes proyectos que están previstos hoy en día dentro de Navarra en obras públicas.

También me gustaría hacer una crítica al Consejero correspondiente. Yo creo que se ha paseado por media Navarra, ha ofrecido carreteras, puentes, variantes e incluso puentes de río donde no los hay, y todo esto se contraponía con la política de austeridad. En ese sentido, yo me he acordado del ínclito Amadeo Marco y su política de carreteras, basada fundamentalmente en hacer carreteras secundarias de pueblito a pueblito, valga la expresión, y dar la espalda a los grandes proyectos o a las grandes vías de comunicación, que yo creo que pueden ser importantes. Y aunque sea una perogrullada, yo creo que la inversión en red secundaria es importante, pero es secundaria. Habría que apostar hacia la realización ya de este plan trienal de inversiones.

Con respecto a la Autovía quiero hacer dos preguntas o dos manifestaciones. Una, me gustaría conocer la opinión del Presidente en el affaire de contrata y subcontrata al que ha hecho mención al principio de su exposición. Y en cuanto a los gastos en seguridad privada, parece ser que la Diputación de Guipúzcoa va a reducirlos. ¿Tiene intención el Gobierno de Navarra de reducir gastos en esta materia? Otro asunto es cómo está la asunción por parte de la seguridad pública o si va a haber alguna contraprestación económica por parte de la Administración del Estado en estos costes de seguridad, que, como usted bien expresó, son competencia de los que tienen las competencias exclusivas en materia de seguridad.

En cuanto al ferrocarril, me gustaría hacer una pregunta concreta: si existe alguna previsión presupuestaria del Gobierno de Navarra para fomentar o ayudar o llegar a un acuerdo en el ferrocarril de cercanías dentro de la Comunidad de Navarra.

Y por último, también quisiera conocer la opinión del Presidente en el sentido de si considera idóneo el actual mecanismo administrativo de adjudicación de obras o si cree necesario cambiarlo, a tenor de las continuas manifestaciones del infor-

me de la Cámara de Comptos sobre estos asuntos. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J): Tiene la palabra el señor Alli.

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Alli Aranguren): Muchas gracias, señor Presidente. Respecto al mantenimiento de la proporción del gasto en obras públicas, yo ahora no se lo puedo dar con precisión, está en el Parlamento el señor Asiáin y me podrá rectificar; pero si no recuerdo mal, yo creo que en el Presupuesto de 1991 las previsiones que había del Departamento de Obras Públicas podrían suponer del orden del 15 por ciento del Presupuesto total. Estoy hablando absolutamente de memoria y no sé si al ser de letras tengo una desviación paralela a la de las previsiones presupuestarias en las obras públicas. Yo lo que sí le quiero decir es que no se trata tanto de mantener una proporción de gasto como de atender las necesidades y los compromisos. Pero indudablemente las cifras no variarán de una forma sustancial de un ejercicio a otro, porque estamos en una dinámica de compromisos importantes, como he puesto de manifiesto, durante un período que nos va a llevar hasta 1995. Por tanto, no puede haber variaciones sustanciales. No sé si nos podemos manejar con esa magnitud, si era cierta, pero tendremos que ir necesariamente a una magnitud similar a la del Presupuesto anterior.

Respecto a la Autovía, la cuestión de las contrataciones y las subcontratas en principio no afecta directamente a la Administración, porque la Administración no tiene relaciones contractuales con esas partes, sino que tiene un adjudicatario de las obras que es el que responde ante la Administración del cumplimiento de sus obligaciones contractuales. Ese mecanismo de las subcontratas que se está utilizando en las obras públicas da lugar a responsabilidades en cascada pero entre las partes intervinientes. Otro cosa es que es una práctica común acudir siempre a la Administración, porque como es quien paga, todo el mundo que se siente acreedor de una obra que es de la Administración reclama a la Administración; pero no es el deudor la Administración, el deudor es la parte que contrata y la Administración lo que puede hacer en esos casos es lo que está haciendo y lo que ha venido haciendo históricamente, porque no es la primera vez que se produce esto en las obras públicas en Navarra, y es hacer de mediadora entre las partes y presionar a los adjudicatarios de las obras para que cumplan sus obligaciones contractuales. Pero esto suele ser, desgraciadamente, una práctica muy común y que al final la paga siempre el de más abajo, el peor, porque es el que va haciendo precios más ajustados y encima se encuentra a veces con que no le pagan.

En ese sentido, la labor que ha venido haciendo el Departamento y ha trascendido a los medios de comunicación es la de intentar buscar fórmulas entre las partes para que éstas cumplan sus compromisos. Pero no tiene más responsabilidad la Administración, y además yo creo que no puede asumir más responsabilidad, porque eso supondría pagar dos veces y le colocaría a la Administración en una difícil situación contractual con el adjudicatario de la obra, que se iba a negar, indudablemente, a asumir ese costo.

El mecanismo de la seguridad privada y la seguridad pública. De memoria le puedo decir que existe un convenio entre el Gobierno de Navarra y el Ministerio del Interior, cuyo costo no le puedo precisar en este momento, en virtud del cual dio el Ministerio del Interior un reforzamiento con fuerzas de seguridad, la Guardia Civil en concreto, de la protección de las obras de la Autovía, pero que, además de eso, existe una seguridad privada que es una seguridad adicional, a más y más, que dicen en Cataluña, y que implica un sistema de vigilancia que lo paga íntegramente el Gobierno de Navarra. Evidentemente, esto ha supuesto, como he puesto de manifiesto, un incremento importante del costo de la obra y no hay que descartar la posibilidad de que se reduzca esta seguridad. La última palabra sobre esta decisión la tendrá, como siempre, el Parlamento al aprobar los Presupuestos. Pero yo estoy convencido de que si esta obra llega a buen fin porque se resuelve allá donde debe resolverse, donde está el centro de los problemas, y se busca una solución adecuada, sobrarán entonces la seguridad pública y la privada. Y yo creo que es lo que todos en el fondo deseamos, porque el que sobre la seguridad será garantía de que la obra va a buen fin y, por tanto, nos beneficiará a todos y pondrá de manifiesto que la importante inversión que se está realizando en Navarra es una inversión fructífera para todos.

Sobre los trenes de cercanías, no hay en este momento, que yo sepa, ninguna previsión. En otros Presupuestos, si no recuerdo mal, se han hecho algunas previsiones para estudios, pero las características de nuestra Comunidad y la atención que a las cercanías da la RENFE parece que es suficiente, al menos en otros períodos parlamentarios no se ha visto necesidad de fomentar, porque se estaba cubriendo suficientemente la atención al viajero.

Y respecto a la contratación, que la Cámara de Comptos ha puesto de manifiesto la necesidad de que la gestión corrija determinadas deficiencias, quiero decir que el Gobierno cree que el marco normativo es un marco adecuado y que se trata de seguir en cada momento al pie de la letra las instrucciones que da la Cámara de Comptos para garantizar los principios de concurrencia, trans-

parencia, etcétera, propios de la contratación. Creo que en la contratación en general cuando se establece un marco siempre la Administración utiliza recursos para agilizar. Esto es una constante periódica. El Estado ha tenido que rectificar muchas veces su norma de contratación, pero otras veces también se han producido rectificaciones porque lo que teóricamente se ha considerado que es la mejor fórmula, la experiencia ha demostrado que no lo es. Y me refiero a que la fórmula de subasta fue ponderada en el siglo pasado como la mejor garantía de la buena utilización de los caudales públicos y de la libertad de concurrencia, etcétera, y la experiencia ha demostrado, y se ha recogido en la norma foral, porque se recogió en su día en la Ley de contratos del Estado, que esa no es la mejor garantía, porque en un momento dado se pueden producir esas bajas temerarias que hacen que la Administración se vea obligada a adjudicar a los mejores precios y eso no es garantía de la ejecución. Y ahí ha habido necesidad de buscar mecanismos alternativos, como son el concurso o la combinación del concurso-subasta. Creo que esos mecanismos bien llevados son siempre una garantía de la contratación, y lo que tiene que hacer la Administración en este caso es, por una parte, ser fiel a los mecanismos legales y, por otra parte, cumplir las instrucciones, porque constituyen auténticas instrucciones, que sobre desviaciones en los procesos de contratación se dan. Por otra parte, siempre está el mecanismo del control, por parte de los ciudadanos y de las empresas a través de la jurisdicción contencioso-administrativa, de las adjudicaciones, cuando éstas se hayan producido con irregularidad. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J): Muchas gracias al señor Alli...

SR. TABERNA MONZON: Una pregunta que no sé si me ha respondido.

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J): Tiene la palabra el señor Taberna

SR. TABERNA MONZON: He hecho una pregunta al principio y no me habrá entendido, me refería a la llamada al diálogo social ante los problemas medioambientales: si es criterio del Presidente del Gobierno materializarlo de algún modo.

SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA (Sr. Alli Aranguren): Yo ya he puesto de manifiesto antes que esa voluntad existe y existe además un instrumento fundamental para esto, consecuencia de la aplicación del derecho comunitario, que son los proyectos de evaluación de impacto ambiental y que son documentos, como sus señorías saben, muy detallados que salen a información pública al margen de todos los proyectos que tengan incidencia. Ahí hay ya un cauce formal para poder participar y poder dar criterio sobre la incidencia ambiental, y lo que es más importante, el proyecto de impacto ambiental no es sólo la evaluación de la incidencia: la importancia del proyecto es que es el establecimiento de los mecanismos para superar, en un escenario futuro con la obra ejecutada, los riesgos que para el impacto tiene cualquier obra en proyecto.

Hay que poner de manifiesto, por otra parte, que el marco de la obligación administrativa es el que definen las disposiciones vigentes: la Directiva comunitaria y el Real Decreto que se dictó en cumplimiento, y que no obliga a todas las obras. Hay unas obras que son obligatorias. Por cierto, en la normativa española, más que en la Directiva, se ha ampliado el ámbito de los supuestos en que es obligatorio hacer la evaluación, y a partir de ahí, cuando la Administración lo considere oportuno en función de su sensibilidad. El criterio que tiene el Gobierno en este sentido es que en todas aquellas materias en que se vea que puede haber una incidencia ambiental, se haga el estudio de evaluación.

SR. PRESIDENTE (Sr. Asiáin Ayala, J): Gracias al señor Alli por su comparecencia. Se levanta la sesión.

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 19 HORAS Y 17 MINUTOS.)

<p>PRECIO DE LA SUSCRIPCION</p> <p>BOLETIN OFICIAL Y DIARIO DE SESIONES</p> <p>Un año 4.300 ptas.</p> <p>Precio del ejemplar Boletín Oficial 85 »</p> <p>Precio del ejemplar Diario de Sesiones 110 »</p>	<p>REDACCION Y ADMINISTRACION</p> <p>PARLAMENTO DE NAVARRA</p> <p>«Boletín Oficial del Parlamento de Navarra»</p> <p>Arrieta, 12. 3.»</p> <p>31002 PAMPLONA</p>
---	---