DIARIO DE SESIONES

DEL

PARLAMENTO DE NAVARRA

IV Legislatura | Pamplona, 20 de octubre de 1995 | NUM. 1

COMISION DE OBRAS PUBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

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

SESION CELEBRADA EL DIA 20 DE OCTUBRE DE 1995

ORDEN DEL DIA

— Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones para informar sobre los ejes de actuación de su Departamento.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 32 minutos.

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre los ejes de actuación de su Departamento.

Abre la sesión la Presidenta de la Comisión, señora Apesteguía Jaurrieta, que cede la palabra al representante del Grupo proponente de la comparecencia, señor Landa Marco (G.P. «Izquierda Unida-Ezker Batua de Navarra»). A continuación, interviene el Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, señor López Istúriz, para informar sobre la materia solicitada (Pág. 2).

Se suspende la sesión a las 18 horas y 11 minutos.

Se reanuda la sesión a las 18 horas y 22 minutos.

En un primer turno de intervenciones toman la palabra los señores Landa Marco, García Abárzuza (G.P. «Unión del Pueblo Navarro»), Platero Alda (G.P. «Socialistas del Parlamento de Navarra») y Villanueva Iturralde (G.P. «Convergencia de Demócratas Navarros»), y la señora Errazti Esnal (G.P. «Mixto-Eusko Alkartasuna»), a quienes contesta, tras cada intervención, el señor Consejero (Pág. 18).

En un segundo turno toma la palabra el señor García Abárzuza, quien es contestado por el señor Consejero (Pág. 29).

Se levanta la sesión a las 19 horas y 42 minutos.

(COMIENZA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 32 MINUTOS.)

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, para informar sobre los ejes de actuación de su Departamento.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Buenas tardes, señores Parlamentarios. Comienza la sesión. En primer lugar, doy la bienvenida al señor Consejero de Obras Públicas y a su equipo. Tras esto, tiene la palabra el portavoz del Grupo proponente, señor Martín Landa, de Izquierda Unida.*

SR. LANDA MARCO: *Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios. Señor Consejero, bienvenido en esta primera visita que nos hace al Parlamento. El motivo de la solicitud de comparecencia es conocer los ejes de actuación de su Departamento aquí, en el Parlamento, que es la sede donde deberemos discutir y hacerle comparecer cuando proceda para fijar los criterios que, desde la mayoría de la Cámara, se fijen para el trabajo de esta Comisión. Por tanto, el objeto de esta comparecencia es que nos explique las líneas generales de su Departamento y los principales ejes por los que va a hacer discurrir la política de obras públicas.*

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. López Istúriz*): Buenas tardes, señora Presidenta y señores Parlamentarios.*

Constituye un deber, pero también una satisfacción para mí comparecer ante esta Comisión de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, con la que deseo mantener frecuentes contactos, para exponer la política general del Departamento, que me propongo desarrollar en la presente legislatura y que se inscribirá, lógicamente, dentro de las coordenadas generales del Programa de Legislatura acordado por el Gobierno de Navarra.

En primer lugar, enunciaré brevemente las metas y objetivos globales que me propongo alcanzar durante este mandato para exponer seguidamente con mayor detalle las actuaciones que entiendo necesarias para su consecución, ordenadas según las tres áreas de actividades del Departamento, que, como ustedes saben, son Caminos, Obras Públicas y Comunicaciones y Transportes, más un apéndice final referente a propuestas de tipo normativo o jurídico.

Pues bien, las metas u objetivos globales, establecidos tras un análisis en profundidad y diagnóstico de la situación actual son las siguientes.

Actualización, mejora y elaboración de normativa aplicable a los sectores competencia de este Departamento. Consecución de las máximas economía, eficacia y eficiencia en todas las actuaciones tendentes al logro de los objetivos, dentro de la austeridad necesaria para optimizar el uso de los recursos públicos que puedan destinarse a inver-

siones, en el marco de la política de convergencia presupuestaria.

Integración de la política de inversiones en los planes de desarrollo de Navarra y de ordenación de su territorio, contribuyendo a la corrección de desequilibrios territoriales y adaptándose al deseable Plan Estratégico de Navarra.

Profundizar en la línea de máximo respeto al Medio Natural, introduciendo los adecuados criterios y consideraciones medioambientales desde la fase inicial de planificación y estudio de alternativas de las obras públicas y en las fases sucesivas de redacción de anteproyectos y proyectos, ejecución de las obras y explotación y conservación.

Colaboración con las entidades locales, en todas las materias y áreas de interés mutuo, tanto en inversiones como en servicios.

Planificar la actividad inversora a corto y medio plazo, superando los inconvenientes derivados de la programación simplemente anual y obteniendo, por contra, las ventajas derivadas de la planificación, tanto para la propia Administración de la Comunidad Foral como para todos los sectores relacionados con la construcción y obras públicas, como profesionales, empresas constructoras, suministradoras, etcétera.

Incidir positivamente con la política de realización de infraestructuras y obras públicas en la creación de empleo, por las dos conocidas vías siguientes: Puestos de trabajo directos e indirectos en todos los ámbitos relacionados con el sector construcción y obras públicas; y contribuir al incremento de la competitividad de nuestro sector productivo y la consiguiente atracción de inversiones, mediante la creación, extensión y mejora de infraestructuras básicas.

Transparencia y máxima objetividad en los procedimientos de licitación y adjudicación de obras, servicios y suministros.

Impulso y colaboración con la Administración Central del Estado para la integración de nuestra Comunidad en las redes de ferrocarriles de Alta Velocidad previstos en el Plan Director de Infraestructuras, así como para la adaptación de la actual red ferroviaria implantada en Navarra a las normas europeas de anchura polivalente de velocidad alta.

Contribuir a la mejora del sector de transportes por carretera, de gran importancia en nuestra Comunidad, mediante las siguientes estrategias fundamentales: Actualización de la Normativa foral reguladora del sector y participación y colaboración con la Administración Central en la mejora y adecuación de la normativa estatal de aplicación en Navarra; implantación de medidas que contribuyan a la racionalización del sector, excesivamente atomizado, y al rejuvenecimiento del parque móvil; y potenciación de la actividad inspectora, especialmente en aquellos aspectos en los que la exigencia de cumplimiento de la normativa vigente redunda en un incremento de la seguridad.

Desarrollo del sector de Telecomunicaciones, mediante la puesta en marcha de actuaciones que se deriven tanto del Plan Director de Telecomunicaciones, como, sobre todo, del Libro Blanco del Sector en Navarra, documentos ambos que se completarán en breve plazo y de cuyo contenido esta Comisión tendrá puntual conocimiento.

Extensión de la recepción de las señales de TV de las cadenas privadas y de Euskal Telebista a la práctica totalidad de la población de Navarra, en el plazo más breve posible y en las condiciones técnicas y de calidad exigibles.

Expuestas las metas globales más importantes, paso a informar a sus señorías de los objetivos concretos para cada área y de las actuaciones previstas para su consecución.

Por lo que respecta a la red viaria, parece conveniente hacer una breve introducción relativa al marco normativo que establece las competencias de la Comunidad Foral de Navarra en la materia para seguir con un análisis de la situación actual de la red de carreteras, que nos llevará a las necesidades de intervención sobre la misma y, por último, detallaré el Plan de actuaciones para la Legislatura.

Navarra y Alava han sido las únicas provincias españolas, que han mantenido bajo su exclusivo control la construcción y ordenación de sus caminos, hecho éste datado en el caso de Navarra desde 1792. La Ley Paccionada de 1841 siguió atribuyendo a Navarra todas las competencias concernientes al régimen, policía y conservación de sus carreteras. Esta sólida tradición está recogida en la Disposición Adicional primera de la Constitución Española, que ampara y respeta los Derechos Históricos de los Territorios Forales.

La Ley de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral de Navarra en su artículo 49.1.F, atribuye a Navarra competencias exclusivas en materia de carreteras y caminos cuyos itinerarios se desarrollen íntegramente en territorio Foral. La norma propia de la Comunidad Foral reguladora de la materia es la Ley Foral de Defensa de las Carreteras de Navarra (Ley Foral 11/1986, de 10 de octubre), que, como diré al final de mi exposición, necesita una puesta al día y adaptación. Por otra parte, hasta la fecha no ha sido desarrollada reglamentariamente, a pesar de lo previsto en la propia Ley.

La red de carreteras de Navarra está conformada por 3.656 kms. distribuidos según los siguientes tipos de redes: Autovías y Autopistas, Red de Interés General, Red de Interés de la Comunidad, Red Comarcal y Red Local.

Las longitudes respectivas para cada tipo de red de acuerdo con la clasificación actual, son las siguientes. En Autopistas/Autovías hay una longitud de 206 kilómetros, que suponen un 6 por ciento del total de la red. La Red de Interés General tiene 563 kilómetros, que supone un 15 por ciento de la red. La Red de Interés de la Comunidad tiene 457 kilómetros, con un 12'5 por ciento del total. La Red Comarcal, 286 kilómetros; un 7'8 por ciento. Y la Red Local, la más numerosa, 2.141 kilómetros, que supoen un 58'6 por ciento del total de la red. En total, como había dicho antes, son 3.656 kilómetros. Incluimos en estos kilómetros los 40 de la Autopista Vasco-Aragonesa, A-60, a su paso por Navarra. También se incluyen la Autovía del Norte y la de la Barranca en su totalidad.

En la primera categoría de la red están los siguientes itinerarios: Autopista de Navarra, A-15, desde su inicio en el cruce con la Autopista Vasco-Aragonesa hasta el límite provincial con Guipúzcoa en Leitza, incluyendo la Ronda Oeste de Pamplona; el tramo navarro de la mencionada Autopista Vasco-Aragonesa, A-68; y Autovía de la Barranca entre Irurtzun y el límite provincial con Alava en Ciordia.

El territorio queda conectado a la malla nacional e internacional de autovías y autopistas a través de esta red, permitiendo, por una parte, la conexión con Aragón, Cataluña y el Levante Mediterráneo y, por otra, la conexión con Guipúzcoa, Alava y Eje Cantábrico, Francia y el Occidente Europeo.

La Red de Interés General, la segunda en importancia, queda constituida por los itinerarios que estructuran el espacio regional interno, canalizan las mayores intensidades de tráfico en los flujos y relaciones socioeconómicas entre los principales núcleos de población de Navarra y conecta el territorio con las redes del mismo nivel de los territorios limítrofes.

La red de Interés General constituye la estructura básica de la red de carreteras de Navarra. Su definición tiende a conseguir los siguientes objetivos: garantizar la continuidad de las redes de Interés General de los territorios limítrofes; asegurar la conexión de Pamplona con las capitales de los territorios limítrofes; unir internamente la capital con los centros de interés regional de primer orden, formados por las capitales comarcales más importantes, que son Tafalla, Estella, Tudela y Sangüesa; garantizar la conexión con los principales pasos fronterizos existentes dentro del territorio navarro, como son Dancharinea, Valcarlos, Alduides y Behovia, que, aun cuando está en Guipúzcoa lo consideramos como si fuera Navarra, para los efectos de la carretera.

La Red definida como de Interés General está integrada por seis grandes corredores radiales que soportan la mayor parte del tráfico y otros seis tramos aislados de la red. Estos itinerarios son –me van a perdonar que lo lea, aunque les aburra un poco–: La Nacional I, Ciordia-Alsasua-Etxegárate; la 111, Pamplona-Logroño; la 113, Los Abetos-Límite La Rioja; la 121, Pamplona-Tudela (Los Abetos); la 121-A Pamplona-Mugaire-Behovia; la 121-B, Mugaire-Dancharinea; la 121-C, Tudela-Tarazona; la 136, Pamplona-Zubiri-Valcarlos; la 138, Zubiri-Alduides; la 232, Alfaro-Tudela-Cortes; la 240, Pamplona-Huesca; la 240-A, Pamplona-Irurtzun; la Ronda Este de Pamplona, y la Ronda Norte de Pamplona

Por lo que se refiere a la Red de Interés de la Comunidad, su carácter es fundamentalmente transversal, dota al territorio de una estructura más equilibrada, constituyéndose en soporte de los flujos interregionales de menor importancia, no canalizados por la Red de Interés General. A pesar de que algunos de los itinerarios de esta red se configuran como largos ejes, no se pretende que absorban tráfico de largo recorrido. La movilidad detectada en estos itinerarios corresponde a flujos de corto recorrido entre poblaciones cercanas. En su integración conforman una malla de itinerarios que interconectan los núcleos de población más importantes de Navarra.

La vocación de esta red es romper el esquema radiocéntrico en las comunicaciones intercomarcales ofertando una serie de itinerarios transversales que abarquen la totalidad del territorio y constituyan una segunda red, complementaria de la de Interés General, con un valor estructurante menor, orientada hacia una mejor integración del espacio regional.

La definición de esta red pretende la consecución de los siguientes objetivos: asegurar la conexión entre los centros de interés regional de primer y segundo orden; constituir un soporte de los flujos interregionales, no canalizados por la Red de Interés General; dotar de la adecuada estructura viaria a las zonas no atravesadas por la Red de Interés General; y potenciar las relaciones socioeconómicas y funcionales de los distintos corredores de interés regional.

Los itinerarios clasificados como Red de Interés de la Comunidad son los siguientes: el Eje Subpirenáico, Espinal-Isaba-Burgui; Alava-Estella-Tafalla-Sangüesa; Estella-Guipúzcoa, desde Lizarraga hasta Lizarrusti; Estella-San Adrián; el Eje del Ebro, Tudela-Milagro-Mendavia-Logroño; y Pamplona-Aoiz-Lumbier

Por su parte, la Red Comarcal delimita y completa las redes de valor jerárquico superior como son las de Interés General y la Red de Interés de la

Comunidad Foral. No tiene carácter estructurante del territorio y su función es potenciar objetivos de accesibilidad, respondiendo su diseño a la solución de tráficos de corto recorrido, a nivel comarcal.

La definición de esta red pretende los siguientes objetivo básicos: asegurar la conexión de las poblaciones con núcleos intermedios de apoyo y los centros de influencia comarcal; canalizar los ejes funcionales de segundo orden, y completar la estructura viaria en las zonas no estructuradas por redes de rango superior.

Los itinerarios seguidos por esta red son: Lecumberri-Leiza-Santesteban, Irurita-Eugui, Lumbier-Ezcároz, Aoiz-Burguete, Acedo-Los Arcos-Sesma-Lodosa, Tafalla-Peralta-Rincón de Soto y Tudela-Baños de Fitero.

Finalmente, la Red Local está constituida por el resto de carreteras no incluidas en los niveles superiores ya descritos y completan la totalidad de la red de carreteras de Navarra. Su función es estrictamente local, con un tráfico de tipo municipal. Este escalón de la jerarquía funcional de la red facilita la accesibilidad a una gran parte del territorio.

La red local comprende dos categorías. Red local de primer orden, formada por las carreteras locales que cumplen funciones de itinerarios o carreteras de valle, y la red local de segundo orden, que comprende los accesos a pequeños núcleos de población y ramales de segundo orden.

Expuesta la jerarquía de la red viaria y las principales funciones y objetivo de cada categoría, paso a dar algunos datos sobre las características geométricas de la misma, en su estado actual. Las anchuras de calzada y plataforma en la red de carreteras se puede resumir del siguiente modo. En cuanto a ancho de plataforma por tipo de red, todas las autopistas tienen doble calzada; en la Red de Interés General hay un 2 por ciento que tiene entre 5 y 7 metros, un 25 por ciento entre 7 y 9 metros, y un 72 por ciento con más de 9 metros de ancho de plataforma; la Red de Interés de la Comunidad, en los mismos espacios, tiene un 28 por ciento entre 5 y 7 metros, 28 entre 7 y 9 y un 43 con más de 9; la Red Comarcal, un 37, 37 y 24 en los mismos espacios, y la Red Local tiene un 13 por ciento con menos de 5 metros, un 73 por ciento entre cinco y siete, un 10 por ciento entre 7 y 9 y un 3 por ciento con más de 9 metros de ancho de plataforma. En el total, con menos de 5 metros de plataforma tenemos un 8 por ciento de la red, entre 5 y 7 metros un 49 por ciento de la red, entre 7 y 9 metros un 16'6 por ciento, con más de 9 metros el 19´7 y con doble calzada un 6 por ciento del total de la red.

De estos datos contenidos en este cuadro, se pueden obtener las siguientes conclusiones: el estado de las carreteras de la Red de Interés General en cuanto a anchuras de plataforma se refiere, resulta bastante aceptable, ya que se contabiliza más de un 70 por ciento de la totalidad de la red con secciones de plataforma superiores a 9 metros; los tramos de carretera que presentan anchuras de plataforma entre 7 y 9 metros representan el 25 por ciento de la red y por debajo de 7 metros destacan 13'85 kilómetros, exactamente el 2'3 por ciento, que corresponden exclusivamente al tramo Eugui-Frontera Francesa; el grueso de la Red de Interés de la Comunidad –200 kilómetros, equivalente al 43'7 por ciento– supera los 9 metros de sección; entre 7 y 9 metros están 128 kilómetros; los tramos con secciones más estrictas, entre 5 y 7 metros, cuyas plataformas carecen habitualmente de arcenes, y en caso de existir suelen ser inferiores a medio metro, pertenecen en gran parte a itinerarios de montaña que por sus especiales características y razones medioambientales no son susceptibles de ampliación; las secciones en la Red Comarcal se sitúan fundamentalmente por debajo de los 9 metros, con un 75 por ciento de porcentaje. Las secciones más desfavorables se obtienen para plataformas comprendidas entre 5 y 7 metros donde se encuentran carreteras del Norte provincial articuladoras de los valles de montaña; la Red Local presenta secciones que fundamentalmente están entre los 5 y 7 metros –75 por ciento del total de la Red Local–, es el único nivel jerárquico que presenta tramos por debajo de los 5 metros de plataforma total –un 13 por ciento–.

Otro factor fundamental para poder evaluar la situación actual de la red viaria es el del tráfico que soporta, por lo que paso a citar brevemente los principales datos extraídos del último Plan de Aforos de la Comunidad correspondiente al año 1994.

En cuanto a intervalos de tráfico por tipos de Red, en Autopistas y Autovías hay un 26 por ciento que soportan entre 2.000 y 5.000 vehículos de intensidad media diaria –IMD–, un 66 por ciento entre 5.000 y 10.000, siempre hablando de intensidad media diaria, y un 8 por ciento que soportan más de 10.000 vehículos de intensidad media diaria.

En la de Interés General estos mismos intervalos son del 4´3 por ciento con menos de 1.000, el 13 por ciento entre 1.000 y 2.000, el 25 por ciento entre 2.000 y 5.000, 45 por ciento entre 5.000 y 10.000 y un 11 por ciento con más de 10.000.

En la de Interés Comarcal, lógicamente, se va reduciendo la intensidad. El 32 por ciento tienen menos de 1.000, el 37 por ciento entre 1.000 y 2.000 y el 24 por ciento de 2.000 a 5.000.

En la Red Comarcal el 47 por ciento tiene menos de 1.000, el 37 por ciento entre 1.000 y 2.000 y el 15 por ciento de 2.000 a 5.000.

En total, haciendo el promedio de toda la red, tenemos un 22 por ciento que tiene una intensidad

media diaria de menos de 1.000 vehículos, un 23 por ciento entre 1.000 y 2.000, un 23 por ciento entre 2.000 y 5.000, un 25 por ciento entre 5.000 y 10.000 y un 5'4 por ciento con más de 10.000.

Las intensidades máximas, los tramos en que se producen y la funcionalidad de estos tramos se recogen en un cuadro que, si quieren, les leo rápidamente para no cansarles. Las mayores intensidades se producen, exactamente, en la circunvalación de la variante de Alsasua; en la zona de Zizur de la Nacional 111, que es la penetración metropolitana; Nacional 113, en los Abetos; en la Nacional 121, Pamplona-Oricáin, cuya funcionalidad es de penetración metropolitana, también; la Nacional 121 entre Mugaire y Elizondo, relación comarcal; Nacional 121-C entre Tudela y Cascante, relación comarcal; la 130, Irurtzun-Urritza, tambiénn de relación comarcal; la Nacional 121 entre Potasas y Campanas, de penetración metropolitana; Nacional 240-A entre Pamplona y Erice, penetración metropolitana; Nacional 135, Pamplona-Huarte, penetración metropolitana; Nacional 232, Tudela-Ribaforada, relación interzonal; Nacional 240, Pamplona-Noáin, penetración metropolitana, y la Nacional 138 entre Zubiri y Eugui, penetración metropolitana.

La evolución del tráfico en el quinquenio 90-94 para las carreteras de la red principal de las carreteras de Navarra puede caracterizarse mediante las siguientes conclusiones: hay un 14'2 por ciento de la red en la que ha habido descenso de tráfico, expresada en intensidad media de vehículos diarios; en un 56'5 por ciento de la red ha habido un factor de crecimiento anual de hasta un 5 por ciento, y en un 29'3 por ciento de la red ha habido un factor de crecimiento del tráfico superior al 5 por ciento.

Otro aspecto importante para efectuar el diagnóstico en la red viaria, y objeto de singular preocupación para este Consejero y para el Departamento, lógicamente, es el de la accidentabilidad o siniestrabilidad.

La caracterización de la seguridad de la Red de Carreteras de Navarra puede realizarse analizando los siguientes conceptos. Los denominados puntos negros son aquellos en que se han producido tres o más accidentes con víctimas en el año de estudio; los tramos peligrosos son aquellos tramos de un kilómetro en los que se producen tres o más accidentes con víctimas en el año de estudio; el índice de peligrosidad se establece a través de una fórmula de carácter general y evalúa la peligrosidad en tramos de 1 kilómetro ponderada con la IMD de vehículos, directamente proporcional al número de accidentes con víctimas e inversamente proporcional a la intensidad del tráfico y a la longitud del tramo.

Los resultados obtenidos para el periodo 1990-1994 se recogen en una tabla en la que aparecen una serie de puntos, en función de los años. Ciñéndome al último año de aforos completos, el 94, existen 8 puntos negros y 29 tramos peligrosos; el número de accidentes con víctimas han sido 112, los heridos leves, 129, los graves, 76, y los muertos, 18, con lo que el total de víctimas es de 223. El índice de peligrosidad medido con la misma fórmula que les he indicado anteriormente sería de 127'6. Este índice de peligrosidad ha tenido una tendencia variable, pero decreciente, desde el año 90 hasta el año 94.

Los puntos negros, así como los tramos peligrosos, se hallan localizados en los principales itinerarios de la Red General. El descenso de la peligrosidad, en cuanto a tramos negros se refiere, queda plasmado con la eliminación de accidentes de algunos tramos, en los que se habría llegado a constituir en los últimos años, un itinerario peligroso como es el caso de la Nacional 232, desde la variante de Tudela al límite de la Comunidad de Aragón; en la NA-134 entre Los Abetos y Andosilla, y en la Nacional 113 entre Los Abetos y Cintruénigo.

La media de la peligrosidad para las carreteras de Navarra, ponderando, evidentemente, estos datos, en 1994 –el último año del que se tienen datos concretos– se sitúa en 127'6. Si consideramos las distintas jerarquías viarias, se obtienen los siguientes resultados: para las Autopistas el índice de peligrosidad es del 66 por ciento; para la Red de Interés General, 75; para la Red de Interés Comarcal, 186, y para la Red Comarcal, 210. Esto no les dirá nada si no les aclaro a continuación que se considera peligrosidad muy baja cuando el índice de peligrosidad es menor de 25, que la peligrosidad baja es entre 25 y 50, la peligrosidad media entre 50 y 100, la peligrosidad alta entre 100 y 200 y la peligrosidad muy alta se da con más de 200.

Las carreteras de la Comunidad Foral presentan índices de peligrosidad caracterizados por una peligrosidad media-alta. El índice es en general elevado como consecuencia de las características de las redes de rango inferior. Así, en la Red de Interés de la Comunidad y en la Red Comarcal y Local, se obtienen índices medios en el intervalo 185-210. Estos índices se obtienen por la acumulación de accidentes con víctimas en tramos viarios de reducido nivel de tráfico.

En cuanto a las causas, el exceso de velocidad, sigue siendo el factor fundamental, originando casi la mitad de los muertos de la red. Todo ello se establece a través de los partes que se hacen después de los accidentes por parte de la autoridad. Las infracciones cometidas suelen ser no respetar el stop, los adelantamientos antirreglamentarios y circular por dirección prohibida. El número de accidentes en intersecciones supone casi la cuarta

parte de los accidentes totales en la red. En más del 90 por ciento de los accidentes, se reconoce haber cometido algún tipo de infracción por parte de los conductores, lo que refleja la relación causa-efecto entre el conductor y la carretera como culpables de la accidentabilidad en la red, lo cual, recalco, no quita para que sigan persistiendo tramos y puntos negros sobre los que actuar.

Expuesta a grandes pinceladas la situación actual de la red viaria en cuanto a su funcionalidad, características geométricas, tráfico y accidentabilidad, paso a indicar las necesidades de intervención que, a nuestro juicio, se precisan a la vista del diagnóstico efectuado.

Dichas necesidades de intervención en la red de carreteras de Navarra están directamente relacionadas con las carencias frente a los cuatro parámetros fundamentales indicativos de la calidad y suficiencia de una red. Estos cuatro parámetros son la integración en una red de alta capacidad, anchura de plataforma –calzada más arcenes–, los tráficos actuales y futuros y el grado de peligrosidad.

Por aplicación de unos umbrales mínimos pueden identificarse los tramos y puntos concretos en que es necesario actuar y determinar de manera jerarquizada las necesidades de intervención. Con carácter general se pueden establecer las siguientes necesidades de actuación. Como factor de integración de una red de alta capacidad, adoptamos en primer lugar, y de forma prioritaria, el criterio de considerar como necesidad de actuación aquellos tramos integrados en la red de autopistas y autovías que todavía no han sido objeto de duplicación. Esto afecta fundamentalmente y a corto plazo, una vez puesta en servicio la Autovía de Navarra, y en obras la Autovía Pamplona a Alsasua, ya prácticamente terminada en estos momentos, a la Nacional I en sus tramos navarros, desde Eguino a la Variante de Alsasua y desde la Variante de Alsasua hasta el inicio de la vía lenta del puerto de Echegárate, además de a la propia variante de Alsasua, cuyas obras ya están adjudicadas en el momento presente.

Es preciso considerar además, dentro de las necesidades de actuación a corto y medio plazo, aquéllas derivadas de los tramos del resto de la Red de Interés General cuyas intensidades de tráfico superan, o puedan superar en no más de 6 a 8 años los 10.000 vehículos por día. Este es el caso de las carreteras Nacional 232, Logroño-Tudela-Zaragoza, y la Nacional 111, Pamplona-Logroño, en el tramo Pamplona-Puente la Reina, donde se ha superado ya la frontera de los 10.000 vehículos por día, en la primera, mientras que en la segunda se tiene una intensidad media diaria de 8.500 vehículos por día, con una previsión de llegar a los 10.000 en un corto plazo.

Anchura de plataforma. Una vez detectadas las deficiencias existentes actualmente, adoptamos el criterio de considerar como necesario actuar en aquellos tramos cuya anchura de plataforma resulta insuficiente, planteando las siguientes hipótesis: 9 metros para la Red de Interés General, 8 metros para la Red de Interés de la Comunidad Foral, 7 metros para la Red Comarcal y entre 5 y 6 metros para la Red Local.

Tráficos actuales y futuros. A partir de las necesidades obtenidas de la aplicación de los estándares anteriores, y como forma de jerarquizarlos, aplicamos el criterio de considerar como necesidades más apremiantes la de aquellos tramos que registren mayores intensidades de tráfico, considerando los siguientes umbrales: 5.000 vehículos por día en la Red de Interés General, 2.000 vehículos por día en la Red de Interés de la Comunidad Foral y 1.000 vehículos por día en la Red Comarcal. Los bajos tráficos que registra la Red Local no suponen en ningún caso restricción de las condiciones de circulación, siempre y cuando el resto de los parámetros de la red, en concreto las anchuras de plataforma, superen los estándares tolerables.

Grado de Peligrosidad. A continuación, están las necesidades derivadas de la propia peligrosidad de la red. Esta se ha establecido a partir del cruce de los accidentes con víctimas y la intensidad de tráfico en la red. Los puntos y tramos negros en los que se detectan necesidades inmediatas de actuación, se obtienen a partir de la aplicación de los siguientes umbrales: 3 ó mas accidentes con víctimas en los tres últimos años o en años alternos, en el caso de los puntos y tramos negros, e índices de peligrosidad superiores a 200, también en los últimos tres años.

A estas necesidades hay que añadir las derivadas del análisis de las travesías que precisan de la construcción de una variante, dada su incapacidad para compatibilizar el tráfico de paso con el tráfico interno de la propia travesía, y las travesías que solamente requieren ser acondicionadas para una mejor canalización de los dos tipos de tráfico.

A la vista de todo lo anterior y confiando en no cansar a sus señorías con excesivos conceptos y argumentos técnicos, por otra parte ineludibles dadas las competencias y funciones de este Departamento, voy a exponer el Plan de Actuaciones para la legislatura 1995/1999, referentes a la red viaria.

Dichas actuaciones, para ser consecuente con uno de los objetivos globales enunciados al principio de esta intervención cuando me refería a la conveniencia de planificar la actividad inversora a corto y medio plazo, deberán enmarcarse en un Plan de Carreteras, que me propongo completar y tramitar en breve plazo, con un horizonte temporal en principio de ocho años, Plan de Carreteras que

está en estudio en estos momentos y que dentro de tres o cuatro meses, probablemente, estará terminado. Los estudios y documentación técnica que servirán de soporte a dicho Plan se hallan en redacción avanzada, lo que permitirá acelerar la tramitación del mismo. Los objetivos que debe cubrir el Plan de Carreteras de Navarra son los que expongo a continuación.

Como objetivos territoriales y medioambientales:.completar y mejorar los ejes que incardinen adecuadamente el espacio navarro en su entorno y lo vertebren en su interior; articular los subespacios comarcales entre sí y con los grandes ejes del territorio; completar y mejorar la articulación interior de las diferentes zonas y comarcas; potenciar el reequilibrio territorial, mejorando la accesibilidad a las zonas menos desarrolladas o peor dotadas; restituir la calidad ambiental de las carreteras existentes; al realizar obras de carreteras, mejorar la calidad ambiental del medio circundante, o preservarla, o minimizar los impactos por este orden de preferencia.

Objetivos económicos y sociales. Mejorar el rendimiento y aprovechamiento del patrimonio infraestructual existente, a través de la conservación óptima de firmes, completar la señalización y mejorar los elementos complementarios –arcenes, vallas, etcétera–. Priorizar las actuaciones que, complementando las infraestructuras ya existentes, mejoren las condiciones y la conexión de la red –cierre de malla homogénea, cierres de circuitos e incorporación de otras vías de la red–. Adecuar nuestras carreteras a las necesidades de una sociedad cada vez más abierta e interrelacionada con otros espacios y poblaciones –Francia, País Vasco, La Rioja o Aragón–. Adecuar nuestras carreteras a las potencialidades económicas y necesidades sociales de las diferentes zonas de Navarra –eje Pirenaico, corredor del Ebro y otras comarcas–. Adecuar las carreteras para alcanzar la utilización de los recursos materiales, la dinamización de los recursos humanos y la mejora de la calidad de vida en todo el territorio y en todas las poblaciones –mejora de la accesibilidad intrazonal y apertura de itinerarios–.

Pues bien, en base a las actuaciones en este momento proyectadas y no ejecutadas, a los antecedentes expuestos anteriormente y teniendo en cuenta el tiempo necesario para poner en marcha las actuaciones que se deriven del Plan de Carreteras, actualmente en estudio, se pueden establecer como objetivos prioritarios y básicos para los cuatro próximos años, primero, finalizar las actuaciones en marcha, como es lógico, y, segundo, finalizar, aprobar, planificar, programar y poner en marcha el Plan de Carreteras de Navarra y todas las actuaciones que de él se deriven, referidas al período 1997/1999.

En consecuencia con lo anterior, se plantea el ejercicio de 1996, es decir, el año próximo, como un ejercicio puente entre la finalización de las inversiones en marcha y el comienzo de las actuaciones correspondientes al nuevo Plan de Carreteras, que confío pueda ser aprobado en la primera mitad de dicho año. De ahí que las actuaciones previstas durante este año y que han sido recogidas en el anteproyecto de Presupuesto para 1996, consisten básicamente en finalizar las obras actualmente en ejecución y poner en marcha aquellas actuaciones de las que se dispone de proyectos constructivos que posibiliten su licitación y puesta en marcha de forma inmediata, dentro de las conocidas limitaciones de recursos disponibles derivados, como se ha dicho anteriormente, del programa de convergencia presupuestaria.

Los objetivos fundamentales del Servicio de Caminos contenidos en dicho anteproyecto de Presupuestos, ya remitido al Gobierno, los podemos resumir en los siguientes puntos. Primero, continuar con las actuaciones en la red de Vías de Gran Capacidad para conectar Navarra con el entramado de autovías y autopistas del resto del Estado y de la Unión Europea, y, entre ellos, finalización de las obras de la Autovía de la Barranca hasta Alsasua, incluido el denominado nudo de Alsasua; inicio de las obras de desdoblamiento de la Nacional I, entre el llamado nudo de Alsasua y el límite de Ciordia-Olazagutía, y continuación de las obras del eje de Velate entre Ventas de Arraiz y Zozaya, e inicio de la variante de Olagüe. El segundo objetivo es acondicionar y mejorar algunos tramos en deficiente estado de la red de interés general o red roja. Tercero, continuar con el plan de mejora de las carreteras de la red secundaria y de la red local que aseguran las conexiones intercomarcales. Cuarto, algunas actuaciones contenidas con carácter urgente en el Plan de Carreteras, que puedan ya acometerse en 1996. Quinto, el proyecto de gestión de firmes, del cual les hablará más tarde y se lo explicaré. El sexto, mantener el esfuerzo iniciado en los años anteriores en la mejora de las actuaciones relacionadas con la seguridad vial, que afectan fundamentalmente a la señalización y a la corrección de puntos peligrosos. El séptimo, continuar el contrato de Conservación Integral del distrito de Irurtzun e iniciar la misma contratación en otros distritos, dada su complejidad y extensión crecientes y la falta de recursos humanos de la Sección de Conservación y Explotación. A este apartado me referiré al final del tramo destinado a Caminos. El octavo, los estudios y proyectos que se intentan terminar el año que viene, entre los que se encuentran el estudio de alternativas de la Variante de Puente la Reina, la Variante de Mugaire, la Variante de Irurita-Elizondo, el trazado Vera-Behovia, el desdoblamiento del Puerto de Echegárate y el estudio

de alternativas de la futura Autovía Pamplona-Jaca.

Para alcanzar los objetivos enunciados a lo largo de 1996 deben licitarse y comenzarse las siguientes obras. En la comarca de Pamplona, se incluyen la variante del polígono industrial de Artica, la conexión Mendillorri-Bardenas Reales y el acceso a las instalaciones de Tajonar. En el tramo Pamplona-Madrid, la intersección de Venta de Arlas y el enlace de Imarcoain. En el eje del Ebro, el cruce de la Nacional 115 con la Nacional 134, en la zona de Azagra y Milagro. En el eje de Estella-Tafalla-Sangüesa, la segunda fase de la Variante de Sangüesa y el tramo Tafalla-San Martín de Unx. En la autovía del Norte, cumplimiento de la declaración de impacto ambiental, aprobada por el Parlamento, el puente de Urritza y el Plan de Control y Seguimiento. En la Autovía Pamplona-Vitoria, el nudo de Alsasua, que repito que está recientemente adjudicado, por lo que hay que continuarlo en el año 96, Ciordia-Olazagutía y obras complementarias de estas dos obras. En Pamplona-Logroño, el nuevo acceso a Mañeru y la Variante de Estella. En Pamplona-Behovia, equipamiento de los túneles y área de mantenimiento, y la Variante de Olagüe. En Pamplona-Dancharinea, Variante de Arráyoz. En la Red de Interés Local, Tudela-Cintruénigo y Olite-San Martín. En la red secundaria, intersección en el polígono de los Agustinos, que es un convenio establecido entre Sepes y el Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Navarra, y el tramo de Olite a Pitillas. La adecuación ambiental tiene un presupuesto, también, de 150 millones. En puentes y puntos peligrosos se destinarán 300 millones al cruce de la venta de Judas y 150 al puente de Ororbia. Y vienen una serie de partidas de seguridad vial y señalización, 375 millones; conservación por contrata, que les explicaré después, 1.080 millones; reposición de pavimentos, 900 millones, variantes y travesías, 800 millones, y estudios y proyectos, 150 millones.

Como ya he señalado, otras actividades fundamentales durante 1996, serán las correspondientes a la concreción, tramitación y aprobación del Plan de Carreteras, al que me he referido varias veces porque consideramos que es un instrumento fundamental para la planificación de la política de carreteras en Navarra, así como la programación, seguimiento y supervisión de proyectos de actuaciones incluidos en el Plan de Carreteras y a la coordinación de actuaciones entre las distintas unidades del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, y otros Departamentos, fundamentalmente Medio Ambiente, para la tramitación y ejecución del Plan.

El programa para 1997, 98 y 99 marca que este trienio debe estar dedicado a la realización de la primera fase de las actuaciones recogidas en el Plan de Carreteras que, repito, se terminará dentro de pocos meses. Se teminará el Plan y, por lo tanto, se someterá a la aprobación del Parlamento en el momento en que sea preciso.

Como he indicado anteriormente, los documentos técnicos que servirán de base al Plan se hallan en una fase de redacción avanzada, habiéndose realizado ya el análisis y los diagnósticos de la situación actual –en parte, nos estamos basando en eso precisamente en este programa–; las necesidades de intervención de la red, y el avance de las propuestas de actuación y jerarquización de la misma. Se establece un plazo de vigencia para el mismo de 8 años, entre 1997 y 2004, dividido en 2 cuatrienios: del 97 al 2000 y del 2000 al 2004.

El Plan estará estructurado en los siguientes programas: duplicaciones o ampliaciones de capacidad, acondicionamiento de la Red de Interés General, acondicionamiento de la Red de Interés de la Comunidad, ensanche y mejora de la Red Comarcal, mejora de la Red Local, variantes de población, acondicionamiento de travesías, seguridad vial y señalización, conservación integral, reposición de pavimentos y adecuación ambiental. Todos esos puntos establecerá, tocará y fijará el Plan en estudio.

Como se ha dicho anteriormente el Plan deberá ser tramitado y aprobado a nivel técnico, programático e institucional, lo que sin duda introducirá alguna modificación con respecto a las actuaciones ahora contempladas en el documento base.

No obstante, a título orientativo, se puede indicar que las actuaciones que deberán acometerse en el trienio 1997-1999, si se cuenta con los recursos suficientes para ello, serán las que señalo a continuación.

Como duplicaciones o ampliaciones de capacidad, finalizar el nudo de Alsasua, finalización del tramo Alsasua-Ciordia, proyecto y obra de Alsasua-Echegárate y proyecto y obra de la Nacional 232, variante de Tudela.

En el acondicionamiento de la Red de Interés General, se incluirán los tramos Oricain-Sorauren, Ostiz-Burutáin, Burutáin-Olagüe, Zozaia-Sumbilla, puerto de Otxondo, Zubiri-alto de Erro, alto de Erro-Erro, Erro-Mezquíriz-puerto de Mezquíriz y Eugui-frontera francesa.

En el acondicionamiento Red de Interés de la Comunidad, Estella-Abárzuza, Tafalla-San Martín de Unx-alto de Lerga, Leiza-Santesteban y Burguete-Ochagavía

En el ensanche y mejora de la Red Comarcal y Local, se incluyen los tramos Caparroso-Marcilla, Marcilla-Peralta, Tudela-Cintruénigo, Valle de Aranguren, Campanas-Urroz, Ablitas-Ribaforada, Gulina-Aróstegui, Venta de Judas-Aibar, Larraga-Lerín y Viana-Recajo

En la mejora de la Red Local, se actuará en aquellos tramos de la red definida como de primer nivel que tengan plataforma menor de 6 metros. Las prioridades se fijarán anualmente en función de la disponibilidad presupuestaria, existencia de proyectos y facilidad en la gestión de los suelos a expropiar.

Como variantes de población se proyectan las Variantes de Mugaire-Oyeregui y Narbarte-Santesteban.

Travesías de población, en principio se contemplan las indicadas a continuación, aunque se actuará coordinadamente con el Departamento de Administración Local y con las propias entidades locales, responsables, en su caso, de la renovación de las redes urbanas de infraestructura. Por lo tanto, hay que actuar coordinadamente con el Departamento y los entes locales. Y se incluyen, en principio, Valcarlos, Monreal-Idocin, Abarzuza, Vera de Bidasoa, Fitero, San Martín de Unx, Eslava, Ibero, Echauri y Ancín-Murieta

Y en la comarca de Pamplona, Pamplona-Berriozar, Variante Olaz-Gorráiz, enlace de Beriáin, Mendillorri-Bardenas Reales, ramal Villava-Burlada y Variante de Burlada

Las actuaciones correspondientes al resto de capítulos –seguridad, reposición de pavimentos, conservación, señalización, etcétera– serán objeto de unos planes anuales, que se acomoden a las necesidades de cada momento, en función precisamente del Plan de Seguimiento de Firmes que les detallaré a continuación, y que permitan dotar al Plan de la suficiente flexibilidad para poderse amoldar a los cambios que se puedan producir y a las disponibilidades presupuestarias. Para la toma de las decisiones oportunas respecto a la reposición de pavimentos, se contará con una nueva herramienta informática a la que me referiré en breve.

Además de la iniciación y en su caso finalización de las obras señaladas, se deberá, en el periodo 1997-1999, planificar y proyectar las actuaciones del segundo cuatrienio, entre las que se pueden adelantar las siguientes.

Ampliación de capacidad en los siguientes tramos: Pamplona-Estella, Nacional 232 –Alfaro-Tudela-Cortes–, Berriozar-Irurtzun, Beriáin-Campanas y actuaciones derivadas del estudio de alternativas autovía entre Pamplona y Jaca.

El acondicionamiento de la Red de Interés General contemplará Estella-Los Arcos, Sumbilla-Echalar, Echalar-Vera de Bidasoa y Vera de Bidasoa-Behovia.

En el acondicionamiento Red de Interés de la Comunidad, incluirá Tudela-Ejea, alto de Lerga-Aibar, Milagro-Los Abetos, Ochagavía-Isaba y Aoiz-Lumbier.

En el ensanche y mejora de la Red Comarcal y Local, incluirá Irurita-Eugui, Ablitas-Ribaforada, Gulina-Aróstegui, Carcastillo-Sádaba, Puente la Reina-Larraga, Puerto de Echauri-Abárzuza, Puente La Reina-Campanas y Vera-Lizuniaga.

En cuanto a la mejora de la Red Local, seguir con las carreteras pendientes.

Variantes de población. Puente La Reina, Ventas de Arráiz, Oronoz-Mugaire, Irurita-Elizondo, Mendavia, Lodosa, Andosilla, Sesma y Liédena.

En la comarca de Pamplona, estudios de alternativas para el desdoblamiento de las Rondas Norte y Este.y del posible túnez de Ezcaba.

Cabe hacer una mención especial, en el capítulo correspondiente a Reposición de Pavimentos, a un programa experto en gestión de firmes, un instrumento que nos va a ser de una gran utilidad en el Servicio de Caminos, recientemente adquirido e instalado en dicho servicio que va a permitir hacer un seguimiento de la evolución y de la programación a corto, medio y largo plazo de las necesidades de intervención en materia de refuerzos de pavimento.

El programa se basa en modelos de simulación que permiten, mediante la introducción de datos tomados periódicamente planificar para periodos de hasta diez años, las actuaciones anuales a realizar en la Red, definiéndolas en función de unos determinados niveles de servicio exigibles a las carreteras, previamente establecidos; valorar presupuestariamente la magnitud de estas actuaciones, y la posibilidad de reacondicionar la prioridad de la actuaciones con objeto de adecuar los presupuestos obtenidos con los datos presupuestarios reales.

Para ello, el programa de gestión de firmes se basa en los siguientes conceptos.

Definición de niveles de servicio de las carreteras, con un número máximo de 4 parámetros, en función de la degradación superficial, las deflexiones, la regularidad superficial y la adherencia. Me parece casi innecesario, pero me interesaría advertirles de que los firmes son algo así como unos seres vivos que, aunque no se utilicen, se degradan como consecuencia simplemente de la influencia atmosférica.

Cada carretera se clasifica en función de estos datos y de los correspondientes a tráfico –la intensidad media diaria, el tanto por ciento de pesados e incremento anual de tráfico–, anchos y estructura, con fechas de puesta en servicio. De esta manera, cada uno de los tramos homogéneos se define en función de los parámetros de servicio y mediante los modelos de evolución, que dependen para cada uno de ellos del tráfico, estructura, pluviometría, etcétera, se puede establecer el momento en el que

alguno de ellos alcance el nivel mínimo de servicio previamente establecido.

Para poder evaluar la magnitud presupuestaria de cada una de ellas, el programa contiene un cuadro de precios unitarios de las distintas actuaciones standard.

He dejado intencionadamente para el final de esta exposición en materia de carreteras el tema de su conservación. La red de carreteras de un país es un elemento esencial para su desarrollo económico y social, y ha llegado a ser el medio mas importante del transporte de personas y mercancías. Su valor patrimonial crece cada año como consecuencia de las nuevas obras de construcción, mejora y perfeccionamiento de carreteras, y, por lo tanto, la conservación de este patrimonio requiere mayores inversiones y el empleo de nuevas técnicas, con mayores medios y una más cuidada aplicación. Esta necesidad ha sido reconocida por los países mas desarrollados, que entre los años 1970 y 1980, han realizado múltiples estudios sobre la conservación de carreteras, tanto de carácter nacional como de ámbito internacional.

Navarra no es ajena a esta problemática, ya que, históricamente, ha venido ostentando la titularidad de todas las carreteras que atraviesan su territorio, lo cual le atribuye todas las competencias en materia de planificación, construcción, gestión y explotación de toda su red de carreteras.

Los elementos constitutivos y complementarios de las carreteras no son solamente las calzadas, aunque hay que reconocer que son los elementos mas importantes, tanto desde el punto de vista económico como de la circulación, sino que existen partes de las mismas, como son las obras de tierra, drenaje, señalización y balizamiento, instalación de alumbrado y ayuda a la circulación, cuyo mantenimiento en perfectas condiciones es esencial para lograr un alto nivel de servicio de la carretera.

Hasta la fecha, todas las operaciones de conservación ordinaria de las carreteras de Navarra han sido realizadas por la sección de Conservación y Explotación del Servicio de Caminos, del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, con medios propios, con personal funcionario distribuido en las diferentes celadurías, cubriendo toda la red de carreteras; estas actuaciones han sido complementadas en los últimos años con determinadas contratas para la realización de proyectos concretos.

La evolución y mejora de esta red, hace necesario aumentar anualmente la consignación presupuestaria correspondiente. Paralelamente y en razón del citado incremento, deberían ser aumentados la plantilla de personal y parque de maquinaria. Sin embargo, las tendencias en materia de gestión de recursos humanos de la Administración, y en particular de esta Comunidad Foral en los últimos años, son contrarias a las nuevas asignaciones a los capítulos de personal que, obligatoriamente, menoscaban las inversiones directas.

La empresa privada, con mayor flexibilidad y agilidad de gestión que la Administración, puede acometer los problemas derivados de la conservación de las carreteras de forma más acorde con lo que la sociedad solicita en cada momento. Siguiendo con esta política, se ha puesto en marcha con carácter experimental, muy recientemente, un contrato de conservación integral por contrata, utilizando pliegos de bases técnicas similares a los utilizados por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en la conservación de la Red de Autovías y Carreteras de Interés General, a su cargo.

Se ha elegido como distrito experimental el de Irurtzun, con una longitud de 408 kilómetros, de los cuales 56 son de autovías de reciente construcción. La inversión destinada a este contrato es de 600 millones de pesetas, con una duración de tres años, lo que representa aproximadamente 500.000 pesetas por kilómetro al año como gastos de conservación. Esta cantidad es sensiblemente inferior a las ratios habitualmente asignadas por otros organismos gestores de redes de carreteras a este tipo de tareas, si bien, dado su carácter experimental, no debe considerarse más que como el punto de partida para seguir perfeccionando este tipo de contratos, de forma que se pueda hacer extensivo al resto de los distritos de conservación.

Así pues, a lo largo de esta legislatura, tendrá especial relevancia la conservación de todo el patrimonio infraestructural en materia de carreteras, perfeccionando, aumentando e incrementando las asignaciones para los contratos de conservación integral por contrata.

Les he cansado un poco más, pero vamos a continuar. Perdónenme ustedes.

Después de haber expuesto la situación de la red viaria de Navarra y los objetivos y programas establecidos en relación con las competencias propias del Servicio de Caminos, voy a pasar al de Obras Públicas, comenzando por disciplinas básicas, de amplia utilización para todo tipo de estudios y proyectos soportados en el territorio, tanto a elaborar por los Departamentos del Gobierno de Navarra, como por otros organismos y particulares. Me estoy refiriendo a la cartografía, geología y geotecnia.

Por lo que se refiere a la primera, unas breves notas sobre la situación actual de la cartografía disponible. Preferiría no cansarles a ustedes y les voy a indicar, simplemente, a título general, que en estos momentos en Navarra estamos a la cabeza de España en cuanto a cartografía, lo cual es reconocido por el Instituto Geográfico Nacional, es decir que

tenemos el mejor instrumento cartográfico de toda el Estado español. Hay planes de cartografía analógica a escalas 1:5.000 y 1:10.000, cartografía digital a escalas 1:5.000 y 1:10.000, ortofotomapas analógicos a 1:5.000 –hay una serie de datos que son demasiado técnicos y que les cansarán a ustedes, pero repito que estamos en la mejor situación para este tipo de herramientas que son necesarias en todos los proyectos y para toda clase de organismos–, ortofotomapas a escala 1:25.000 en edición analógica 1:10.000, edición digital a 1:10.000.

A la vista de esta situación y para seguir avanzando de manera decisiva en esta área, me propongo alcanzar durante los próximos años los siguientes objetivos.

En la infraestructura geodésica y topográfica, básica para el resto de la cartografía, dar coordenadas a 1.036 señales, trabajo a ejecutar por la sección de Cartografía en un plazo de 4 años, con una nivelación de 500 kilómetros y con una inversión de 50 millones, en un plazo de 4 años.

En cartografía, continuar con la cartografía digital a escalas 1:5.000 y 1:10.000; elaboración de la cartografía de una superficie de 300.000 hestáreas para completar la totalidad del territorio foral, con una inversión de 254 millones en dos años, incluyendo vuelo fotogramétrico y aerotriangulación; actualización de la cartografía a escalas 1:5.000 y 1:10.000; mantenimiento actualizado de la cartografía, con una inversión de 200 millones, en un plazo de 4 años; actualización de la Cartografía a escala 1:500, y actualización de la cartografía en núcleos urbanos, con una inversión de 120 millones, a realizar en 4 años.

Confección de los ortofotomapas de 800.000 hectáreas con un presupuesto de 180 millones a realizar en 4 años. Confección de 49 hojas para finalizar la cobertura de Navarra, con una inversión de 30 millones, a ejecutar en un año, en ortofotomapas a escala 1:25.000.

Y en edición de mapas, edición del mapa escala 1:10.000, formación de 180 hojas con una inversión de 100 millones, en un plazo de 4 años; la edición mapa a escala 1:100.000, publicación de 11 hojas del mapa 1:100.000, con una inversión de 14 millones a realizar en 4 años; actualización mapas a escalas 1:200.000, 1:400.000 y 1:850.000, reedición actualizada con una inversión de 4 millones en 4 años; mapas en relieve 1:200.000 y 1:850.000, reedición actualizada con una inversión de 24 millones y un plazo de 4 años.

Por lo que se refiere a la cartografía geológica, desde hace unos años se viene trabajando en un programa de actualización e informatización de la cartografía geológica de Navarra a escala 1:25.000 que incluye la informatización, tanto de la cartografía como de bases de datos geológicos, geotécnicos e hidrogeológicos, incorporándose a un sistema de información geográfica capaz de establecer relaciones entre cartografía y bases de datos para obtener cartografía temática.

Hasta este momento se han realizado los trabajos de actualización a escala 1:25.000 de siete hojas de las 112 que recogen la totalidad del territorio foral, estando actualmente en fase de ejecución otras tres hojas. En los próximos cuatro años se pretende continuar con los trabajos, estableciéndose como objetivo la realización de once hojas más, que corresponderán a los términos de Navascués, Eulate, Ochagavía, Zuriza, Sangüesa, Tiermas, Viana, Allo, Logroño, Lodosa y Peralta.

Asimismo, durante el próximo año se pretende disponer para la venta y distribución las hojas terminadas hasta ese momento, que comprenderán los mapas geológicos, geotécnicos, geomorfológicos y litológicos. Para la realización de estos trabajos, además de otros estudios sin precisar que se puedan plantear, se requiere una inversión total de 262 millones de pesetas en el cuatrienio.

En relación con la cartografía geológica básica, se vienen llevando a cabo dos actividades, en colaboración con las entidades locales y otros organismos, para prevención de daños a personas y bienes y para la preservación del patrimonio histórico y cultural, como son la estabilización de taludes rocosos que presentan riesgos para las poblaciones y la protección de cuevas y cavidades y apoyo a la investigación espeleológica.

En la estabilización de taludes rocosos, desde 1985 se viene realizando el programa de estabilización y establecimiento de medidas correctoras en taludes con riesgo de desprendimientos sobre zonas urbanas. Hasta el momento se han realizado obras de este estilo en Falces, en varias fases, Azagra, en varias fases también, Arguedas, en varias fases, Lodosa, Funes, Rocaforte, Petilla de Aragón, Estella, Arazuri, Andosilla y Cárcar.

Durante el próximo cuatrienio se pretende continuar con el programa que deberá quedar prácticamente finalizado a excepción de nuevas solicitudes y que consistirá en la ejecución de las obras correspondientes a Caparroso, Falces, San Adrián, Peralta y Azagra, en su última fase. Para realizar estas obras y otras posibles solicitudes que puedan plantearse hasta 1999, se prevé una consignación total de 263 millones de pesetas.

Por su parte, el programa de protección de cavidades consiste en la realización de obras encaminadas a evitar accidentes en simas o bien a la protección del patrimonio en cuevas de especial interés. En el campo de la espeleología se conceden becas para la investigación y exploración de los principales macizos kársticos de Navarra. Hasta la fecha, se han ejecutado obras de protección principalmente

en los macizos de Aralar, Urbasa y Larra, donde han sido relativamente frecuentes accidentes de excursionistas por caídas a simas no protegidas. Para continuar con estas actividades, se considera necesario disponer de unos recursos anuales de 17 millones de pesetas, lo que supone un total de 68 millones para todo el cuatrienio.

Pasando al importante capítulo de obras hidráulicas, el objetivo global y fundamental es asegurar la disponibilidad de los recursos hídricos suficientes en cantidad y calidad para satisfacer las demandas actuales y futuras de la Comunidad Foral en sus distintos usos, a la vez que llevar a cabo, en colaboración con la Administración Central, las entidades locales y otros organismos las actuaciones precisas para asegurar esa disponibilidad a proyectos y demandas concretos.

Por ello, como premisa básica es preciso avanzar en la realización de estudios y proyectos encaminados a disponer de un mayor conocimiento de los recursos hidráulicos, que permitan su adecuada planificación. En este sentido, se llevarán a cabo las siguientes actividades: actualización de los estudios de recursos hidráulicos y de planificación; mantenimiento de las redes de control periódico de piezometría, aforos de ríos y manantiales y calidad del agua; construcción de nuevas estaciones de aforo de ríos; estudios de usos conjuntos aguas superficiales y aguas subterráneas.

Para alcanzar el objetivo fundamental señalado, no podemos detenernos en el conocimiento profundo de nuestros recursos hídricos, sino que deberemos pasar a la acción para regular estos recursos, con el fin de corregir los desequilibrios geográficos y estacionales. En este sentido, es preciso continuar con el planeamiento, ejecución y coordinación con el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de la infraestructura hidráulica, obras complementarias y de reposición de servicios de embalses y otras obras hidráulicas. Como a nadie se le oculta, el proyecto concreto, singular y emblemático que nos ocupará en esta legislatura y en los próximos años es el binomino embalse de Itoiz-canal de Navarra, proyecto en cuyo desarrollo el Departamento de Obras Públicas llevará a cabo cuantas actuaciones sean necesarias y de su competencia, en estrecha colaboración con otros Departamentos del Gobierno de Navarra y con la Administración central del Estado, en la línea marcada por las declaraciones de esta Cámara y por el acuerdo adoptado por el Gobierno de Navarra el pasado día 4 del presente mes.

En esta línea, las actuaciones más importantes a realizar por el Departamento son las siguientes: continuar con las gestiones de expropiaciones y de obtención de terrenos necesarios para el embalse y los diferentes tramos del canal de Navarra; proceder a la reposición de los servicios e infraestructuras afectados por ambas obras; construcción de urbanización y dotaciones en Nagore y Arce; variantes de carreteras afectadas por el Embalse de Itoiz; plan de ordenación de las zonas próximas al embalse, y construcción del Canal de Navarra de acuerdo con la distribución de tramos establecida con la Administración Central del Estado.

Las inversiones previstas para estas actuaciones durante los próximos cuatro años ascienden a 18.000 millones de pesetas, con el siguiente detalle por anualidades. Para el año 1996 se destinarán 118 millones para estudios hidrológicos, 1.115 millones a embalses, infraestructura hidráulica y obras complementarias, y 40 millones a estaciones de aforo. En el año 97, 65 millones a estudios hidrológicos, 4.935 millones a embalses, infraestructura hidráulica y obras complementarias, y 40 millones para estaciones de aforo. En el año 98, 65 millones a estudios hidrológicos, 5.960 millones a embalses, infraestructura hidráulica y obras complementarias, y 40 millones para estaciones de aforo. Finalmente, en el año 99, 65 millones para estudios hidrológicos, 6.200 millones para embalses, infraestructura hidráulica y obras complementarias, y 40 millones para estaciones de aforo.

En resumen, las inversiones de estos cuatro años serán: en el año 1996, 1.273 millones; en el 97, 5.040 millones; en el 98, 6.065 millones, y en el 99, 6.305 millones, lo que representa un total de 18.683 millones

Para finalizar el capítulo de obras hidráulicas, cuatro palabras relativas a las obras fluviales de encauzamientos y defensas de márgenes y dragados de ríos. Estas actividades, así como otras de mejora de infraestructuras como muros de contención, azudes, etcétera, vienen desarrollándose bien como colaboración y financiación a los ayuntamientos y otras entidades de población de Navarra o bien por iniciativa del Servicio de Obras Públicas para casos de interés general o para reparación de daños causados por inundaciones. También se desarrolla todos los años una campaña de limpieza y dragado de cauces que se programa conjuntamente con los ayuntamientos afectados.

El programa de actividades para los próximos cuatro años se centra en la realización de obras de encauzamientos y defensas, en unos casos promovidas por los ayuntamientos para la obtención de subvenciones y, en otros casos, como iniciativa del propio Departamento, y se desarrollarán en estrecha coordinación con el Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Las inversiones previstas para estas actuaciones se estiman en unos 220 millones anuales.

En el apartado de Comunicaciones, me propongo avanzar y profundizar en las tres áreas engloba-

das en el mismo, a saber telecomunicaciones, televisión y radio y telefonía.

La situación actual del sector puede resumirse como sigue. Existen en Navarra 63 centros de telecomunicaciones que dan las siguientes coberturas de señal: la red de televisión TVE1 y TVE2 tiene un 99,2 por ciento de cobertura; la red de televisiones privadas, con 4 centros, un 86 por ciento; la red de radiodifusión en FM , 4 centros y 85 por ciento, y la red radiotelefónica, en 6 centros, el 90 por ciento; la red de buscapersonas de Salud, una red especial con 30 centros, el 99 por ciento de los usuarios potenciales, y la red de telemando y telemedida, en 6 centros, el 60 por ciento.

Además de los equipos correspondientes a las redes mencionadas, en los 63 centros de telecomunicaciones existen 35 instalaciones de teledistribución de señales para completar la cobertura de señales de televisión en zonas de sombra, que supone un 0'5 por ciento de la población.

Para establecer los objetivos y planificar adecuadamente las actuaciones pertinentes en la línea que he señalado al comienzo de mi intervención, en breve plazo vamos a disponer de dos documentos instrumentales relevantes, como son el Libro Blanco de las Telecomunicaciones de la Comunidad Foral de Navarra y el Plan Director de las Telecomunicaciones de la Administración Foral de Navarra.

El primero de ellos aspira a sentar las bases en las que deba apoyarse la política de telecomunicaciones del Gobierno de Navarra, en orden a dotar a toda la Comunidad Foral de los servicios avanzados de telecomunicación, que se implantarán en función de los presupuestos que se pongan en juego para ello y de las iniciativas privadas que surjan en el sector. En el Libro Blanco se analizará cuál es el estado en que se encuentran las telecomunicaciones dentro de la Comunidad Foral, tanto en su situación actual como la previsión de futuro, contemplando los escenarios internacional, nacional y local. Se analizará la demanda actual y la previsión de futuro de los servicios avanzados de telecomunicaciones, analizando los ámbitos de las instituciones, las empresas y los particulares. Una vez redactado el Libro Blanco, deberán debatirse y determinarse las políticas de telecomunicaciones y se podrá definir un plan más detallado de actuaciones a corto, medio y largo plazo.

El Acuerdo de Colaboración entre el Gobierno de Navarra, Telefónica y Fundesco para la redacción del citado Libro Blanco, se suscribió el 7 de junio de 1995 y tiene un plazo de ejecución de 6 meses, con lo que hasta enero de 1996 no estará terminado.

Por su parte, el Plan Director de las Telecomunicaciones de la Administración Foral de Navarra, tiene entre sus objetivos más importantes los de establecer qué servicios deberá proporcionar la nueva red de telecomunicaciones, quiénes serán sus usuarios, qué tipo de tecnologías soportarán los servicios, establecer la arquitectura más idónea, qué organización debe soportarla y, por último, realizar un plan de acción para llevar a cabo la realización de la futura red de telecomunicaciones de la Administración Foral. La confección del Plan Director de Telecomunicaciones está muy avanzada y prevé su finalización para finales de este mismo mes de octubre. Durante la presente legislatura se ejecutarán los trabajos relativos a la realización de la mencionada red de telecomunicaciones de la Administración Foral de Navarra.

A la vista de la situación del sector arriba expuesto y de los contenidos de los avances de Libro Blanco y Plan Director, se establecen como objetivos más importantes para los próximos cuatro años los siguientes.

Constitución de un anillo de fibra óptica para el transporte de información, mediante técnicas de transmisión de datos basadas en la jerarquía digital síncrona; adquisición de equipamiento para transmisión digital de voz y datos; adecuación del cableado de instalaciones existentes; extensión de la transmisión de datos mediante técnicas RDSI a toda la Comunidad; e implantación de la red de telemando y telemedida. Se prevé un costo aproximado para estas actuaciones de 1.500 millones de pesetas a distribuir durante toda la legislatura.

Garantizar la continuidad de las emisiones de televisión mejorando los accesos a los centros con una inversión total de 156 millones.

Conseguir la cobertura total de las Televisiones privadas con una inversión total de 450 millones, en desarrollo del convenio suscrito recientemente con Retevisión.

Llevar a cabo el Plan de Mejora y extensión de las emisiones de Euskal Telebista, de acuerdo con el Plan elaborado al efecto. Su valoración asciende a 250 millones de pesetas.

Incrementar la cobertura a la escasa población que aún no reciben señales de televisión, mediante la instalación de las teledistribuciones a aquellos núcleos que tienen serias dificultades para la recepción de los programas de televisión. La inversión total será alrededor de 200 millones de pesetas.

Formalizar un convenio con Radio Nacional de España para la extensión de la frecuencia modulada y poder dotar a Navarra del servicio R.D.S. La inversión total será de alrededor de 50 millones de pesetas.

Las actuaciones necesarias para alcanzar los objetivos señalados supondrán unas inversiones totales en el cuatrienio 96-99 de unos 2.606 millones de pesetas en el área de Comunicaciones.

En el sector de Transportes –espero ir acabando, para no aburrirles demasiado– me voy a referir sucintamente a ferrocarriles y transportes por carretera.

El futuro del ferrocarril en Navarra constituye uno de los retos a los que se enfrenta el Gobierno de Navarra, reto difícil ya que las decisiones fundamentales corresponden a otras instancias como la Administración central del Estado e incluso la Unión Europea.

Por ello, las actuaciones del Departamento en esta materia se centrarán fundamentalmente en las gestiones, impulso y colaboración con el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente y Renfe, conducentes a la inclusión del llamado "Corredor Navarro" en la red española y europea de alta velocidad, sin olvidar la continuación del programa de supresión de pasos a nivel, importante para aumentar la seguridad tanto en el tráfico ferroviario como en el de carreteras, fundamentalmente, y caminos locales que cruzan la red del ferrocarril.

Por lo que se refiere al primer objetivo señalado, como ya es conocido, el Plan Director de Infraestructuras, aprobado por el Gobierno central el año 94, y en lo que se refiere a líneas ferroviarias de alta velocidad, propone la integración de España en la red europea de alta velocidad, partiendo de un eje vertebrador que una la capital de España con la frontera francesa. El desarrollo de este eje, iniciado con la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, se realizará según el Acuerdo del Consejo de Ministros de 9 de diciembre de 1988, que adoptó la decisión de considerar prioritaria esta conexión a través de Zaragoza y Barcelona.

Definida esta dorsal vertebradora de alta velocidad, se prevé completar las relaciones internacionales estableciendo un nuevo enlace con la red europea, mediante la construcción de un nuevo eje que, arrancado desde dicha dorsal, en las inmediaciones de Zaragoza, conecte con la red europea en Irún, al que se denomina "Corredor Navarro". En base a esas circunstancias, se puede señalar que la construcción del denominado "Corredor Navarro" se acometerá una vez se haya finalizado la ejecución del mencionado eje vertebrador Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa.

No obstante, un proyecto de esta envergadura exige, previamente a la ejecución de las obras, acometer una serie de actuaciones como son: estudios de tipo técnico, cuya última fase sería el proyecto constructivo; estudios de tipo económico y de rentabilidad, y tramitación de expedientes administrativos de declaración de impacto ambiental de las alternativas estudiadas y exposición al público.

Asimismo, y con objeto de evitar que el desarrollo urbanístico y de otras infraestructuras pudiesen dificultar en su día la implantación de esta nueva infraestructura, es aconsejable tomar medidas cautelares mediante la reserva de los terrenos que se precisen, al menos en aquellas zonas en las que es de esperar un mayor desarrollo, como son Pamplona y su comarca.

De acuerdo con lo anterior, deberá relanzarse y profundizarse la colaboracion con el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y Renfe, al objeto de progresar en el estudio sobre el "Corredor Ferroviario Navarro de Alta Velocidad", colaboración que deberá ser de tipo técnico, suministro de cartografía básica, geológica, etcétera, e incluso económica si, debido a dificultades presupuestarias del Ministerio, es precisa para adelantar dichos estudios.

Los nuevos estudios deben desarrollar dos aspectos bien diferenciados de esta nueva infraestructura: uno de tipo técnico y el otro de tipo económico. El estudio técnico, que procede elaborar en primer lugar, debe contemplar distintas alternativas de trazado y basados en los estudios de trazado ya realizados, complementados con las modificaciones posteriores en cuanto a su origen, por la selección del trazado para la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, y los nuevos criterios utilizados para las características técnicas de la alta velocidad. Por lo que se refiere al estudio de tipo económico, debe abarcar aspectos como la demanda, costes de explotación y rentabilidad de este "Corredor". En la actualidad no se dispone de ningún estudio de este tipo, a pesar de considerar que los resultados de este estudio vendrán a confirmar las expectativas de la conveniencia de la construcción de este "Corredor", no sólo por las ventajas que se derivarán para Navarra, sino también para la red de alta velocidad de España y de la conexión de ésta con la europea.

Finalizado este estudio se estará en condiciones de tramitar el expediente de declaración de impacto ambiental de las alternativas estudiadas, lo que permitirá seleccionar el corredor más idóneo para ser estudiado con más detalle en el anteproyecto a escala 1:5.000.

Para el tramo acueducto de Noain-Arazuri se tiene igualmente previsto promover en fechas próximas un Plan Especial de Reserva de Terrenos para esta infraestructura y el estudio de viabilidad de trazado único para la alta velocidad, ancho europeo, y la vía actual, ancho Renfe.

El coste de los nuevos estudios que deben desarrollarse en una primera fase se estima en 60 millones de pesetas y podrían ser costeados por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y su plazo de ejecución no será inferior a 18 meses.

Por lo que se refiere al Plan de supresión de pasos a nivel, la peligrosidad e incomodidad que supone la existencia de dichos pasos a nivel ha hecho que el Gobierno de Navarra, en colaboración con el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y Renfe, venga participando desde hace años en la supresión y mejora de las condiciones de dichos pasos. No obstante, la falta de una definición exacta del trazado del "Corredor Navarro" y la situación en que quedará la actual línea Zaragoza-Alsasua una vez que se haya construido dicho "Corredor" han aconsejado cierta cautela en las actuaciones de supresión de pasos a nivel existentes en este eje, limitándose éstas a las que se han considerado inaplazables.

En este momento se está trabajando de forma coordinada con el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en la supresión de diversos pasos a nivel en la línea Zaragoza-Alsasua, que son los siguientes.

Eliminación del paso a nivel no guardado de Artica, con ejecución a cargo del Gobierno de Navarra a través del Servicio de Caminos, con un coste estimado de 30 millones de pesetas; supresión de tres pasos a nivel de Tafalla y dos de Olite de la línea Zaragoza-Alsasua, de las que dos son guardados y tres sin guarda. El Gobierno de Navarra se hará cargo de la supresión de los dos pasos de Olite y el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de los tres de Tafalla, si bien una vez finalizadas las obras se procederá a equilibrar las inversiones realizadas por ambos organismos, y que en su conjunto se estiman en unos 800 millones de pesetas. El Ministerio está ejecutando las obras de supresión del paso a nivel de la Fuente del Rey, término municipal de Tafalla.

Eliminación del paso a nivel guardado de Ribaforada, en la línea Zaragoza-Alsasua. En fechas recientes han comenzado las obras y serán sufragadas por el Ministerio. El importe de adjudicación por contrata de estas obras asciende a 328 millones de pesetas y su plazo de ejecución es de 18 meses.

Finalmente, supresión del paso a nivel guardado de Cortes, de la línea Zaragoza-Alsasua, o, en caso de encontrar dificultades por parte del Ayuntamiento de Cortes para la eliminación de este paso, de otro de los pasos guardados existentes en esta misma línea. De acuerdo con los compromisos adquiridos esta actuación será financiada por el Gobierno de Navarra. Para el caso de supresión del paso a nivel de Cortes se han estudiado cinco posibles alternativas, con una estimación de costes que varían entre 83 y 423 millones de pesetas.

La realización del nuevo estudio del "Corredor Navarro", y las conclusiones obtenidas de dicho estudio permitirán establecer nuevos planes en cuanto a la supresión de pasos a nivel existentes en nuestra Comunidad en la línea Zaragoza-Alsasua. De conformidad con lo anterior cabe señalar que en los próximos cuatro años, y en lo que se refiere a actuaciones de supresión de pasos a nivel, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente invertirá en Navarra una cantidad superior a los 728 millones de pesetas y el Gobierno de Navarra entre 500 y 700 millones de pesetas.

Para ir terminando esta ya larga exposición, algunas consideraciones relativas al sector de transporte por carretera. Empezaré por unas breves pinceladas sobre la situación del mismo y de los principales problemas y perspectivas, para, a continuación, indicar los objetivos y actuaciones más destacadas que me propongo acometer en esta legislatura.

La situación actual de las empresas de transporte, según los datos estadísticos que obran en el Servicio, es que existen en Navarra 9.801 empresas domiciliadas con vehículos en activo, de ellas 3.724 con vehículos de servicio público y 6.311 con vehículos de servicio privado, estos últimos casi todos de mercancías.

De las 3.724 empresas con vehículos de servicio público, hay que destacar los siguientes datos: de servicio público de viajeros hay 456 empresas, 384 de ellas con un solo vehículo, 33 con entre dos y cinco vehículos y 39 empresas de más de 5 vehículos; en el servicio público de mercancías, de las 3.268 empresas citadas, 2.579 empresas con un solo vehículo, 561 empresas que tienen de 2 a 5 vehículos y 128 empresas que tienen más de 5 vehículos.

En cuanto al número de vehículos en activo, es de 15.878, comprendiendo vehículos de servicio público y privado complementario, y viajeros y mercancías. Es decir, de las cifras citadas se deduce que casi un 80 po ciento de las empresas de transporte de Navarra tienen un solo vehículo y sólo un 4'48 por ciento tienen más de 5 vehículos. Estos datos dan idea, por una parte, de la importancia relativa del sector en Navarra, en cuanto a que hay muchos vehículos en proporción a otras zonas españolas, y, por otro, de los problemas derivados de su excesiva atomización.

La escasa dimensión de las empresas de transportes y su actuación en general aislada y no planificada, además de otros problemas, dieron lugar en 1993 a la aprobación de un Plan de Ayudas del Ministerio –recalco que la financiación fue toda a cargo del Ministerio– que, con los datos facilitados por el mismo, ha tenido la siguiente incidencia en Navarra. Las ayudas a empresas de Navarra han supuesto un 7'22 por ciento del total del Estado español y se han desglosado las acciones de la siguiente forma: un estudio de viabilidad con un coste de 5.400.000 pesetas, que supone el 6'3 por ciento de toda España; una sola concentración de

empresas con un coste de 81.300.000 pesetas, que supone el 31'5 por ciento del total de toda España; para mejora de formación profesional se han financiado dos cursos, con un 1.216.000 pesetas, el 0'8 por ciento del total; abandonos de la actividad, veintinueve, con 123.800.000 pesetas, que supone un 4'7 por ciento del total; integración de transportistas en redes de comercialización, tres expedientes, que han supuesto 157 contratos, con un coste de 20.200.000 pesetas, que supone un 25 por ciento del total.

A la vista de los datos expuestos, podemos sacar tres conclusiones al respecto: la primera, que no parece que los problemas que en su día inspiraron el Plan de Ayudas al Ministerio hayan sido solucionados –el problema fundamental, que era la atomización, sigue estando exactamente igual–; la segunda, que el comportamiento de las empresas parece más favorable en general a integrarse en redes de comercialización que a concentrarse, y la tercera, la escasa actuación en mejora de formación profesional.

Como perspectivas de futuro, teniendo en cuenta el marco competencial en la materia, es preciso advertir que en las grandes decisiones y modificaciones a la legislación vigente, que se van a tener que tomar en el futuro, esta Comunidad Foral únicamente tiene una competencia de ejecución; sin embargo, no hemos de olvidar el papel que puede tener en la elaboración de las normativas a través de la participación en los cauces establecidos como son la Conferencia Nacional de Transportes y las Comisiones de Directores Generales, y es necesario destacar a este respecto, que, dentro de esta última, Navarra se encuentra dentro del grupo de trabajo de estudio de las medidas para la liberalización. Hay que advertir que las líneas no deben ser ajenas a las necesidades del sector, y más en concreto al de Navarra, y en este sentido no se debe olvidar la existencia del Consejo Navarro de Transporte como posible foro de debate, reflexión y estudio, cuya actividad y presencia me propongo revitalizar.

Comentando la liberalización, conviene destacar, por último, que en la actualidad la línea en la que la Administración Central va avanzando es la de establecimiento de pautas para que las actuales limitaciones cuantitativas para el otorgamiento de autorizaciones de transporte de mercancías de ámbito nacional, en vehículos pesados y de viajeros en autobús, puedan ser gradualmente suprimidas, siendo sustituidas por medidas y controles de carácter cualitativo, así como hacia la desaparición del marco de tarifas obligatorias, siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea al respecto.

Otro problema concreto, y no precisamente de los más pequeños, no resuelto hasta la fecha es el del transporte público de viajeros en la comarca de Pamplona. Con un intento de legislación que no prosperó en la anterior legislatura, ha de retomarse este tema con los ayuntamientos interesados, la Mancomunidad de la comarca y con el Departamento de Administración Local.

A la vista de lo anterior, los objetivos generales para el Departamento en esta legislatura, en cuanto al tema de transportes, serán: participar en la elaboración de la normativa estatal a través de la Conferencia y Comisiones existentes, y elaborar las normas de gestión necesarias así como las normativas de competencia exclusiva; elaboración de un Plan de Ayudas que contenga medidas de acompañamiento a los cambios normativos que se vayan produciendo, que podría ser propio o de participación en el estatal, que contribuya a la reordenación y racionalización del sector; mantener la presencia de la Comunidad Foral de Navarra en los grupos de trabajo existentes, tales como Comunidad de Trabajo de los Pirineos, coordinación y planificación de inspección del transporte de la Cornisa Cantábrica, con Castilla y León y La Rioja; dotar a la Comarca de Pamplona-Iruñea de la normativa reguladora del transporte público de viajeros en la misma, en colaboración con el Departamento de Administración Local, las entidades locales interesadas y la Mancomunidad de dicha comarca, y mejorar la gestión, siempre que sea posible, de autorizaciones encomendadas al servicio, en coordinación con el Ministerio, que en esto, como en todo, sigue teniendo la capacidad normativa y en la cual se encuentra el Registro Central de Actividades de Transporte.

Mención aparte merece la construcción y puesta en marcha de la terminal de transporte de la Comarca de Pamplona, que constituye un objetivo destacado del Departamento dentro de esta área, por las conocidas ventajas que reportará, como son la eliminación del aparcamiento de vehículos pesados de los cascos urbanos de Pamplona y otras localidades de la comarca y la puesta a disposición de empresarios y personal del sector de transporte público de facilidades como oficinas, almacenes, aparcamientos, naves de fraccionamiento y consolidación de carga, talleres, servicios, etcétera.

Una vez constituida la sociedad "Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona", aprobado el Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal para la implantación de la terminal y promovida la concurrencia de ofertas para la adjudicación de las obras correspondientes, por acuerdo del consejo de administración de dicha sociedad se adjudicaron las mismas a la empresa Sanco.

Paralelamente, se ha ido desarrollando por el Departamento el expediente de expropiación de los terrenos necesarios, asumiendo a todos los efectos la sociedad "Terminal de Transportes de la Comarca de Pamplona" la condición de beneficiaria de la

expropiación. En estos momentos, puedo anunciar que en un plazo no superior a los veinticinco días estarán los terrenos disponibles para la ocupación y el comienzo de las obras.

Como ya he señalado, por parte del Departamento y de la propia sociedad terminal, se van a realizar cuantas actuaciones sean necesarias, dentro de la esfera de competencia de la Administración Pública, para llevar a buen puerto este importante proyecto de central de transportes.

Por último, y muy brevemente, como anuncié al comienzo de mi intervención, señalaré algunos objetivos en las áreas jurídico-normativa y de contratación.

Es objetivo del Departamento modificar la Ley Foral de Defensa de las Carreteras, Ley 11/1986, de 10 de octubre, pues es necesario adaptarla a la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común en algunos aspectos técnico-jurídicos, tales como el procedimiento sancionador, los recursos administrativos, el sistema de silencio-administrativo, etcétera, si bien ello habrá de coordinarse con la pertinente modificación de la Ley del Gobierno y la Administración de la Comunidad Foral, Ley Foral 23/1983, de 11 de abril, que también se halla pendiente de adaptación a la citada Ley de Procedimiento Administrativo Común. Asimismo, y como continuación de lo anterior, es objetivo del Departamento desarrollar reglamentariamente la citada Ley Foral de Defensa de las Carreteras de Navarra, tal y como está previsto en la propia Ley y teniendo en cuenta, por otro lado y en lo que proceda, las innovaciones que en la materia se han producido en la normativa estatal dictada con posterioridad a la citada Ley Foral –Ley de Carreteras del Estado 25/1989, de 29 de julio y su Reglamento General R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre–. Obviamente, en ambas tareas –adaptación de la Ley Foral y elaboración del Reglamento– se considerarán en todo momento las peculiaridades derivadas de las diferencias en la dimensión y características de la red de carreteras de Navarra respecto a la del Estado.

En materia de contratación, debo señalar que el Departamento de Economía y Hacienda está elaborando un proyecto de nueva Ley Foral de Contratos a fin de adaptar la anterior a la reciente Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, Ley 13/1995, de 18 de mayo. En tal sentido, este Departamento se plantea una plena colaboración con el citado Departamento de Economía y Hacienda, a fin de que dicha adaptación responda a la necesidad de mejorar la normativa de contratación con el objetivo de garantizar plenamente la transparencia de la contratación administrativa como medio para lograr la objetividad de la actividad administrativa y el respeto a los principios de igualdad, no discriminación y libre concurrencia.

Complementariamente, el Departamento llevará a cabo un estudio en profundidad de los procedimientos establecidos en la normativa vigente y la casuística que plantea su aplicación a la contratación de las obras públicas que gestiona el mismo, para seleccionar los más adecuados que permitan alcanzar simultáneamente los objetivos, no siempre fácilmente compatibles, de altas cotas de eficacia y eficiencia, respeto a la legalidad vigente y máxima transparencia y objetividad.

Termino, esta vez sí, quedando a disposición de sus señorías y agradeciendo la atención prestada. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Gracias, señor Consejero. Se suspende la sesión durante cinco minutos.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 18 HORAS Y 11 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 18 HORAS Y 22 MINUTOS.)

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Se reanuda la sesión. Tiene la palabra el señor Landa.*

SR. LANDA MARCO: *Gracias, señora Presidenta. Señor Consejero, nos ha hecho una pormenorizada y larga exposición que muestra una fotografía muy interesante en cuanto a la red viaria, con datos de tráfico y accidentabilidad, e incluso con su referencia a los antecedentes históricos, a la Ley Paccionada. Francamente, me ha gustado su intervención, a pesar de que haya sido un poco larga.*

Dentro de las cuestiones que ha expuesto acerca de los planteamientos del Departamento, hay bastantes con las que estamos de acuerdo, hay algunas discutibles y otras que nos suscitan un claro desacuerdo. Entre estas últimas, es conocida la de considerar el actual proyecto de Itoiz –y digo "actual proyecto"– como prioritario, en las magnitudes en que el embalse está considerado. Es conocido que nuestro Grupo no lo comparte y que, por tanto, ése es el desacuerdo más importante con lo expuesto por usted como política de su Departamento.

Hay algunas cuestiones que no me han quedado muy claras. Por ejemplo, cuando ha hablado de la Nacional 232, que es una de las vías de ese 5'4 por ciento con más de 10.000 vehículos por día, creo que la ha nombrado en los dos ciclos de ese Plan que se va a realizar. La ha nombrado en la primera parte y, luego, en la segunda, en la que va hasta el 2004. Entonces, sí que me gustaría conocer si el proyecto de desdoblamiento va a ser posible hacerlo con el Presupuesto del 96 y si el posterior desdoblamiento, aunque sea desglosado por fases, es posible empezar a acometerlo en el 97. Esa sería una primera aclaración que me gustaría que se

realizase. Y lo digo porque esa carretera, como no es desconocido, también está dentro de las vías de alto riesgo que ha señalado el Consejero y es probable, aunque no ha entrado a detallarlo, que tenga también algún punto negro dentro de su trazado, dados sus índices de accidentabilidad, y porque es una vía que requeriría abrir relaciones con las Comunidades limítrofes para que la obra tuviera una continuidad, especialmente hacia Aragón, ya que es bien conocido que Aragón tiene ya establecida autovía hasta Figueruelas, donde hay una factoría importante, y que en la medida en que acerquemos y que pongamos facilidades al desplazamiento desde la comarca de Tudela hasta esa factoría importante, lo mismo que se está haciendo el just in time *hacia Volkswagen desde el polígono de Tudela, nos permitirá poder desarrollar ese mismo servicio hacia una factoría tan importante como puede ser ésta. Por tanto, es una obra que preocupa a toda la comarca de la Ribera y respecto a la cual hay una sensibilización importante.*

Dentro del tema de comunicaciones, se ha referido al Convenio con la Comunidad Autónoma Vasca para la captación de IETB, pero no le ha puesto fecha. ¿Para cuándo estaría previsto el poderse realizar? Asimismo, si es que persisten los problemas con el ente público, deseamos que se allanen para que, una vez firmado el Convenio, eso tenga virtualidad. Dentro, también, de este campo yo creo que no se ha referido al tema de determinados pequeños núcleos, y creo recordar que por debajo de cincuenta habitantes todavía teníamos zonas a donde no llegaba el teléfono. Si eso es así, ¿qué objetivo se plantearía desde el Departamento, si es que se plantean alguno? Yo quiero recordar que en la comparecencia inicial del anterior Consejero de Obras Públicas, hace cuatro años, él se planteaba el objetivo de llegar a eso núcleos de población.

Respecto al tema de transportes, hay que agradecerle que no haya dicho en su exposición que es un tema apasionante, que es lo que dijo su predecesor en la comparecencia citada y casi nos dejan sin trenes. Ha señalado correctamente las dificultades derivadas de su dependencia del Estado, por lo que ahí tenemos serias limitaciones. No obstante, sí que hay experiencias de otras Comunidades en las que, mediante acuerdos con Renfe, que pasan por que la Comunidad correspondiente tiene que poner una cantidad de dinero, se mantienen determinados servicios. Es una posibilidad. Por eso, queremos saber si desde el Departamento se prevé la posibilidad de este tipo de acuerdos con Renfe, si se insiste, prácticamente, en la vía de dejar a Navarra aislada en cuanto a ferrocarril.

Cuando se ha referido a las terminales de transporte comarcal, se ha referido exclusivamente a la de Pamplona. En el programa del tripartito figura también la de la comarca de Tudela, la de la Ribera. Esto último, ¿tendría también fecha de ejecución?

Por último, le preguntaría cómo van a afectar los recortes presupuestarios que ha planteado ya el Gobierno en ese anteproyecto de borrador que el otro día leíamos en la prensa, cómo van a afectar a un Departamento al que, por ser el más inversor, es previsible que se dirijan buena parte de esos recortes. ¿Cómo va a afectar eso a los proyectos que tenían seguimiento este año –autovía de la Barranca, túnel de Belate– y en qué medida va a dificultar la ejecución de esas previsiones?

Respecto al transporte, ha dicho que hay una atomización excesiva. Yo creo que esa afirmación sería discutible si funcionasen bien las cooperativas del transporte. Puede haber 9.800 empresas en Navarra, pero, si estuvieran agrupadas en torno a cooperativas que puedan defender una política de precios o la adquisición conjunta de gasoil a precios más económicos, no existiría problema alguno en que las empresas fueran 9.800 ó 10.000. Insisto, pues, en que me parece discutible la afirmación, aunque probablemente usted se refería a una situación derivada de un conocimiento más profundo de la realidad, de que probablemente las cooperativas llegan a donde llegan y queden transportistas en situación de empresas aisladas. Nada más y muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. López Istúriz*): Voy a intentar contestarle a todas las cuestiones, señor Landa. En cuanto a su primera afirmación de que no están conformes con nuestra postura sobre Itoiz, poco tengo que decirle. Lo único que puedo decirle es que yo, como representante del Gobierno de Navarra, asumo totalmente el proyecto completo de Itoiz, tal como se planteó desde el primer momento. Fue recogido por el Gobierno anterior, ha sido recogido por éste y, en este sentido, repito que yo, a título personal y también como Consejero del Gobierno de Navarra, lo asumo totalmente y que me gustaría que no se rebajase ni que se tocase absolutamente nada del proyecto de Itoiz.*

En cuanto a la Nacional 232, me parece que ha presentado usted ante el Departamento alguna pregunta para su respuesta por escrito. Quizá le pueda adelantar que en el primer cuatrienio del Plan de Carreteras que ahora está en desarrollo se contempla del desdoblamiento de la Variante de Tudela, dejando para el cuatrienio posterior el desdoblamiento del resto de la carretera hasta el límite con Aragón. Es lógico, y se intentará hacerlo así, que se haga conjuntamente con Aragón, porque no sería

demasiado consecuente que nosotros desdoblásemos la carretera y no lo hicieran ellos. Lo mismo vamos a intentar con Alava, aun reconociendo que nosotros llegamos con cierto retraso, el ideal es que una frontera entre dos Comunidades no suponga un escalón dentro de la carretera, sino que la carretera siga siendo continua a un lado y otro de un límite de Comunidad. Por lo tanto, se intentará tener conversaciones con Aragón para que los desdoblamientos sean simultáneos y la carretera adquiera la misma categoría simultáneamente.

Respecto al Convenio con Euskal Telebista, en estos momentos lo único que existe es el protocolo aprobado muy recientemente por el anterior Gobierno de Navarra, que se aprobó de una manera algo anómala, como todos ustedes conocen; pero no está firmado todavía por las dos partes. Entiendo, pues, que el primer paso tendría que ser firmar el protocolo. En este sentido, yo he indicado al Presidente del Gobierno que en la próxima reunión que tenga con el lehendakari del Gobierno vasco plantee este tema, el primer paso protocolario de su firma. Posteriormente, habría que constituir una comisión técnica para establecer un verdadero convenio –ya que hasta ahora no se trata más que de una declaración de intenciones– sobre cómo se va a explotar, cómo se va a llevar a cabo la extensión de la Euskal Telebista a todo el territorio navarro. Lo que sí puedo adelantarle es que, como previsión, existe ya, dentro del Departamento de Obras Públicas, un estudio técnico con una valoración aproximada de lo que podría costar esta extensión, que podría ser del orden de 240 a 250 millones. Repito que es mi deseo que esto se realice cuanto antes, pero habrá que dar esos pasos previos de firma de convenio y de aprobar la comisión técnica que lo lleve a cabo.

En cuanto a las localidades con menos de cincuenta habitantes que usted dice que carecen de teléfono, mis noticias son que en el anterior convenio que se hizo con Telefónica se contemplaba la extensión del teléfono a todas ellas y que, actualmente, ya lo tienen. Estas son las noticias que yo tengo. Es decir que precisamente el anterior convenio con Telefónica incluía el que se estableciese el teléfono en localidades con menos de cincuenta habitantes.

Me habla usted de los trenes, de su supresión y de que existen convenios en otras Comunidades para evitarlo. en efecto, así es. Yo he sido testigo de que en las reuniones –como sabe usted yo estaba hasta hace bien poco en el servicio de Transportes, precisamente– de Directores de Transportes de todas las Comunidades Autónomas se planteaba siempre este tema, el de si había que complementar o no a Renfe los déficits, déficits manifestados por Renfe y que, hasta ahora, nunca han sido demostrados, ya que, al menos en el caso de Navarra, no han sido sino cifras puestas encima de la mesa sin una demostración concreta de justificación de que esos déficits eran tales déficits. Y ha sido criterio, hasta ahora –por lo menos así me lo transmitía el Consejero anterior y yo sigo pensando también en este mismo sentido–, que, mientras Renfe no demuestre de verdad que esos déficits son achacables a unas determinadas líneas y a unos determinados tráficos, es volver a financiar una cosa que ya está financiada por todos los españoles, como es Renfe. Es decir, no le encuentro demasiado sentido, sobre todo si lo que intentamos completar en este momento son servicios que no son absolutamente esenciales para Navarra. Ya sé que eso es muy discutible, pero algunos de los servicios que se han suprimido están cubiertos por líneas de autobuses que han mejorado extraordinariamente el servicio, por ejemplo entre Pamplona y Madrid. En este momento, hay Comunidades, como usted ha dicho, que han hecho convenios para colaborar económicamente con Renfe, pero hay otras muchas que no han querido hacerlos, porque no están dispuestas a financiar por partida doble el déficit de Renfe.

En cuanto a la terminal de transportes de Tudela, en efecto, tendrá que haber una allí, al igual que en Pamplona, lo que pasa es que, según tengo yo entendido, existe una iniciativa privada que quiere llevarla a cabo. Hasta ahora, al Departamento no se le ha planteado, que yo sepa al menos, la oportunidad de apoyarlo, financiarlo o de colaborar de alguna manera. No hay, al menos, petición oficial. Si la hubiera, se estudiaría para ver si hay que actuar con una fórmula parecida a la de la estación de terminal de Pamplona, siempre que se considere que es necesario y que la iniciativa privada no puede llevarlo a cabo ella sola.

A propósito de los recortes presupuestarios, evidentemente va a afectar al Departamento. Cualquier recorte presupuestario afecta a un Departamento que, como el de Obras Públicas, es eminente y fundamentalmente inversor. La reducción de este año puede ser del orden del 8 o el 9 por ciento sobre el presupuesto del año pasado. Eso quiere decir que habrá que ampliar los plazos de ejecución de las obras, lo cual no quiere decir que no se vayan a realizar, sino que, si estaba previsto realizarlas en dos años, se realizarán en dos y medio o en tres, con lo cual se alargarán sus períodos de ejecución. Evidentemente, mientras se reduzcan las inversiones, habrá que ampliar los plazos si no queremos eliminar las obras; y de momento no hay intención de eliminar ninguna de las obras que se consideren importantes.

En cuanto a la atomización del transporte, me encanta que me plantee ese problema porque es un tema que ha sido uno de mis preferidos durante los últimos tres años, dada mi dedicación profesional al servicio de Transportes. El asunto tiene todas las lecturas que usted quiera, evidentemente. Hay

muchas personas del transporte que piensan que el ideal sería casi prohibir nuevos transportistas que no tengan una capacidad mínima de por lo menos cinco camiones, es decir, limitar el acceso a los pequeños transportistas. Yo le diría que ese es un tema, como tantos otros, para discutir. Si le vale una opinión personal, y en esto ya no represento al Gobierno ni a nadie, creo que tienen que coexistir siempre el pequeño transportista y la gran empresa. La gran empresa, porque será la única que podrá luchar en buenas condiciones ante la competencia europea, que en muchos organismos de la Administración central todavía se sigue viendo lejana, principalmente porque Madrid está lejos de la frontera, pero que para nosotros, los navarros, está mucho más cerca, con lo que la competencia de los transportistas extranjeros va a ser mucho mayor en Navarra que lo que pueda ser en Almería o en Málaga, sin ninguna duda.

Cuando se habla de atomización, se habla de que esas pequeñas empresas tienen poca defensa ante una competencia exterior. Permítame decir, casi en plan de broma, que no creo que haga falta una gran empresa para llevar un camión de paquetería de Pamplona a Zubiri o cosas similares. Es decir, siempre tendrá que haber pequeña empresa, porque lo contrario sería, además, negar el acceso al trabajo a determinadas personas que, a lo mejor, únicamente pueden hacerlo conduciendo un camión. El Ministerio, a base de los planes de ayudas, ha adoptado medidas para intentar que se fusionen los transportistas a través de cooperativas, fusiones de empresas o como fuera, y ha tenido muy poco éxito. Hay quien dice que eso es debido al individualismo hispano. Puede ser un tópico, yo no lo sé, o puede ser que haya una cierta duda entre los que se tienen que unir, porque en cuanto se unen en una determinada cantidad ya tienen que poner la figura del gerente o de algo parecido, y a nadie le gusta que, mientras él está conduciendo, el gerente esté sentado en una mesa ganando el dinero sin aparentemente trabajar como los demás. Lo cierto es que las medidas del Ministerio han tenido muy poco éxito y que en este momento seguimos siendo, a nivel europeo, una de las naciones con más minifundio de transporte. Sobre si eso es inconveniente o conveniente se podrían llenar libros enteros de discusiones.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor López Istúriz. Tiene su turno de palabra el señor García Abárzuza.*

SR. GARCIA ABARZUZA: *Señora Presidenta, muchas gracias. Señoras y señores Parlamentarios, señor Consejero, buenas tardes.*

Muchas gracias por su intervención. Yo se lo agradezco personalmente por la información que nos ha facilitado. Creo que ha sido exhaustiva y larga, y en contrapartida voy a tratar de ser muy breve.

En primer lugar, valorar positivamente que parece que todos los diseños y planes del Gobierno anterior, el Gobierno de UPN, en las actividades iniciadas y los proyectos en curso, siguen adelante, lo cual parece satisfactorio, porque a nuestro entender estaba bien planteado.

No obstante, hay algo a lo largo de toda su intervención –yo lo he anotado en varias ocasiones– que es preocupante, porque es una intervención informativa amplia, pero siempre condicionada a si se cuenta con recursos y si no hay recortes presupuestarios. Esto me lleva a hacer una primera pregunta sobre cuál era el recorte presupuestario previsto para 1996. Usted ya ha dicho que lo sitúa entre el 8 y el 9 por ciento. Dada mi inexperiencia –es mi primera intervención como Parlamentario–, yo no sé valorarlo en volumen de pesetas, pues no sé cuánto era el presupuesto previsto por el Departamento para 1996. Y es una cifra que me gustaría conocer.

En segundo lugar, esa imprecisa condición de si hay recursos y si no hay recortes presupuestarios choca un poco con algo que yo he anotado como muy positivo en su intervención y que, dada la característica inversora del Departamento, es la idea de planificar la actividad inversora a corto y medio plazo. Eso me parece que es bueno, porque es un Departamento que a la vez es regulador del mercado y su principal cliente y tiene que tener una sensibilidad especial respecto a cómo funciona en él y, por supuesto, una claridad en las contrataciones; y digo que es bueno porque creo que a las empresas que pueden atender las demandas del Departamento, si prevén acciones a medio y largo plazo, les permite hacer previsiones, planificarse de determinada manera, potenciarse más o menos y, quizá, no ver dolorosamente cómo una tras otra obras importantes se escapan del empresario navarro. Yo esto lo voy a decir sin ambages, porque creo que en esta materia el empresario navarro debería tener una consideración, ya que sus contrapartidas posteriores hacia la propia Administración Foral son importantes. En ese sentido, le digo que a mí me parece preocupante esa imprecisión, porque estamos un poco siempre en lo mismo, es decir, podremos prever y planificar a medio y corto plazo o no podremos porque nos faltará presupuesto.

Dicho esto, le haría otra pregunta. En esa previsión a medio o a largo plazo, ¿qué idea tiene el Departamento sobre el nivel de inversión regular que se debe mantener actualmente en materia de obra pública en Navarra?, si es que tiene alguna idea. Porque esto también es importante a la hora de prever planificaciones y dimensionamientos de empresas. Digo esto, como le decía, porque creo que la actividad de este Departamento es importante y porque mi interés, que creo compartido por todos, es que nuestros empresarios progresen y se desarrollen y podamos tratar de satisfacer o solucionar esos pro-

blemas que tenemos más enquistados, como son la plena ocupación, el orden y el bienestar. Y, en este sentido, estas imprevisiones y los recortes no nos llevarán más que hacia estadísticas permanentes y cada vez más acuciantes de desempleo.

Hay un tema con el que yo estoy muy sensibilizado y respecto al cual le agradecería una mayor matización. Hablando de los planes hidráulicos, para mí el desarrollo de los pueblos y de las gentes y, en definitiva, los logros sociales importantes tienen unos pilares básicos –no es fácil conseguir desarrollo; ni fácil ni difícil; depende de que se tenga sentido común, de que haya decisiones muy claras para poder conseguirlos y de que se trabaje mucho– y que algunos dependen de su Departamento, como son la formación, que mejora cultural y tecnológicamente, el agua, que siempre es fuente de riqueza, y las comunicaciones, ya que sin buenas comunicaciones no hay posibilidad de conseguir un buen desarrollo en este entorno económico en que vivimos.

Usted ha pasado por la formación, al hablar de transporte, como muy levemente. Yo le diría que hay un problema fundamental, el del acceso a las posibilidades formativas, que en este momento pueden venir tanto de la Administración navarra como de los fondos estructurales europeos. Yo no sé si usted va a poder arbitrar algún tipo de medida para que sea posible que esta formación se acerque más al ámbito de la empresa, que es donde realmente sería eficaz.

Respecto a las obras hidráulicas, nos ha dado una serie de cifras globales, importantes o no –no sé valorarlas en este momento–, pero yo le pediría una mayor matización. Su contestación al señor Landa me satisface plenamente, porque es grato oírle cómo apoya decididamente las obras del embalse de Itoiz. Yo creo que es más, es decir, a mí me ha sorprendido de alguna manera su intervención, porque yo casi venía pensando que sólo íbamos a hablar de Itoiz, que es un tema importante en este momento y crucial para Navarra, por lo que debemos intentar retener y regular el agua, que es un bien escaso y con tendencia a serlo más cada vez. Yo quisiera oír qué piensa hacer el Gobierno para superar el problema que ha surgido con la sentencia sobre el embalse de Itoiz. Se lo pregunto porque estoy preocupado por la falta de tiempo. Dentro de muy pocos días, no muchos porque se pasan enseguida, me temo que estamos abocados a una paralización gubernamental en Madrid, con elecciones próximas, y yo hasta ahora la única constancia que tengo es una contestación del señor Borrell que decía que no se paralizan las obras, sin más –dijo eso a un paisano nuestro mientras, de alguna manera, se reía de él porque decía que no hablaba muy bien–. ¿Qué piensa hacer el Gobierno para superar ese problema?

Dentro de las cifras que nos ha facilitado sobre embalses en general, no sé si se refieren a Itoiz exclusivamente o incluyen a otros embalses como Arraiz y Oteiza. ¿Están previstos?, ¿no están previstos? En cualquier caso, me gustaría conocer el detalle específico de la inversión en Itoiz y en el canal de Navarra en el próximo año. ¿En qué cuantía, en ambas obras, tiene previsto el Gobierno asignar recursos?

Por no repetir partidas o cuestiones que yo creo que se han aclarado, aunque, en conjunto, en su exposición se echa en falta todo el tema de fechas y de concreción en general –ha dado un detalle exhaustivo de obras que, en este momento, no me atrevo ni a repetir ni me suena si el más o el menos completo, pero hay una especie de inconcreción general de fechas y de plazos–, yo quería hacerle notar, en cuanto a obras, un viejo proyecto, que sé que existía en su Departamento, sobre una salida directa de Navarra a Francia. No sé si el Gobierno piensa afrontar decididamente ese proyecto o no de una salida en buenas condiciones industriales, porque, pasando el tiempo, continuamos todos confluyendo, para salir de Navarra, en el cuello de botella de Irún o de Behovia. Y viene esto a cuento de lo que, a tenor de los problemas posibles por la falta de recursos, he ido anotando como lujos, respecto a todo ese desarrollo cartográfico que nos ha contado. No sé si eso es necesario o no, si es o no vital y si es tan prioritario como asignar esos recursos a otras cosas. De momento, ahí yo no le puedo decir nada; simplemente, me ha llamado la atención.

Referente a transporte, se ha hablado aquí de un tema que conozco un poco. Yo le diría que el sector es importante en Navarra; hay más de 6.000 personas ocupadas en él. Para mí, la atomización del sector es muy buena. El trabajador autónomo, el transportista propietario de su camión es la unidad productiva más favorable que existe en transporte. Prueba de ello es que los modelos de transporte de países más avanzados que el nuestro, como son Estados Unidos o Alemania, se basan mucho en estructuras de transporte similares a éste. Para mí es un sector que tiene importancia y sobre el que siempre se pasa de corrido. Yo echo en falta muchas veces la consideración de este sector como industria, y le pregunto si el Gobierno, y usted en particular, piensa o puede tomar alguna medida para paliar esto. Y lo digo porque siempre que surgen en Navarra o en España medidas, ayudas, apoyos, formación y cosas de este tipo jamás entra como actividad de servicios el transporte, cuando creo que debería tener otra consideración.

También respecto al transporte hay una cosa que me preocupa mucho y se lo voy a preguntar tal y como lo siento. ¿Va a ejercer Navarra sus competencias o no? Se está detectando una dejación fuerte de las competencias de Navarra en materia de

transportes, cuando la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres deja bien claro que Alava y Navarra conservarán sus facultades –por cierto, Navarra no ha hecho suyos todavía ni la Ley ni el Reglamento–. Quería preguntarle también sobre si va a revivirse la participación de los agentes sociales en este tema. Le he escuchado que el Consejo de Transportes va a empezar a funcionar otra vez. Me congratulo y espero que sea cuanto antes, además de positivo. Lo que sí le agradecería es que, si puede, me dijera algo de qué piensa hacer el Gobierno de Navarra, dentro de sus competencias y, si no, dentro de las aportaciones que tendrá que hacer al Gobierno o al Ministerio en Madrid, qué va a hacer ante un hecho que está ahí delante y que es claro, que es la liberalización de este sector para el año 1998.

He anotado que la terminal de transporte empieza en un plazo de veinte o veinticinco días. Ya es hora, porque se está mareando desde el año 1986. He oído también que la regulación del transporte de viajeros está complicada en cuanto a concesiones, transporte escolar, bonificaciones sociales, etcétera. Y he tomado nota sobre todo lo que usted ha indicado sobre comunicaciones. Como yo sé que usted conoce toda la problemática que hay detrás de todo esto y las cosas que hay que abordar, no quiero preguntarle nada más de momento, sino simplemente agradecerle de nuevo su información y su comparecencia.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor García Abárzuza. Tiene la palabra el señor Consejero para responderle.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. López Istúriz*): Muchas gracias, señor García Abárzuza por las preguntas y por el interés con que veo que se ha tomado mi intervención. Voy a intentar contestarle, si es posible, a todas ellas.*

En cuanto a que la mayor parte de los planes son continuación de los diseños del Gobierno anterior, tendría que contestarle que sería absurdo que una carretera se cortase porque la ha empezado un Gobierno y se dejase sin continuar por el Gobierno siguiente. Creo que en las infraestructuras tiene que haber siempre una continuidad. Y en los planes debe haber continuidad, los haga quien los haga. Si una obra como, por ejemplo, la Autovía de la Barranca estaba comenzada por el Gobierno anterior, lo lógico es que la termine este Gobierno. En ese sentido, creo que significa que las aspiraciones de los navarros están exactamente igual de representadas con un Gobierno que con el siguiente.

En cuanto a los recortes presupuestarios, evidentemente que influyen en toda la actividad de un Departamento que, como he indicado antes, es fundamentalmente de inversiones. Pero es que eso no puede ser de otra manera. Si, por las razones que sea –y digo las razones que sea, porque las conocemos todos, absolutamente todos–, Navarra tiene en estos momentos un nivel de endeudamiento que la mayoría de los navarros considera que no debe continuar, sino que se debe rebajar, habrá que rebajarlo con recortes presupuestarios, salvo que se quiera volver a endeudar más, lo que sería no corregir el problema, sino aumentarlo. ¿En qué proporción van a afectar los recortes presupuestarios a este Departamento? Puedo indicarles lo que va a afectar este año, que no llega al 9 por ciento, en cuanto a la disminución de inversiones respecto al año pasado. Yo me he tomado el trabajo de hacer una curva gráfica de las inversiones en los últimos años y pude indicarle que ha habido muy poca continuidad. Ha habido unas puntas enormes en los dos o tres últimos años, por razones que supongo que habrá sopesado el Gobierno de ese momento; y, evidentemente, el que haya puntas significa que después de una punta viene un valle a continuación. No puede ser de otra manera, salvo que se estuviera continuando siempre y endeudándose cada vez más. Tiene que haber, por lo tanto, recortes presupuestarios y tiene que afectar a este Departamento, como van a afectar a todos los Departamentos del Gobierno de Navarra, porque, al final, va a haber menos inversión que el año pasado.

Me dice que eso es peligroso para la planificación. Totalmente de acuerdo. El ideal sería que supiéramos en estos momentos, no con cuatro, con diez años de tiempo, cuáles iban a ser las inversiones del Departamento de Obras Públicas. ¿Para qué? No por nosotros o para los funcionarios, sino para todos los agentes que tienen que intervenir después en la ejecución de las obras. Porque es evidente que un contratista necesita saber cuál va a ser el ritmo de inversiones de la Administración durante una serie de años para poderse planificar y programar y no tener que estar despidiendo personas en el momento que están formadas o, en determinadas puntas, cogiendo personas que no lo están. Evidentemente, a mí como Consejero y a todo el Departamento nos encantaría que hubiera una planificación de inversiones no solamente para cuatro años, sino para cuarenta. Pero eso, hasta ahora, no se ha conseguido; esto viene siendo un problema desde hace veinte o treinta años. Haremos todo lo posible por planificar; para eso, hemos adoptado lo único que se puede adoptar, que es llevar a cabo el Plan de Carreteras, un primer instrumento de planificación que nos determinará cuáles van a ser las inversiones dentro de los próximos ocho años. Si el Parlamento de Navarra determina que las inversiones disminuyan, el ritmo de las obras también habrá que ralentizarlo. Habrá un orden de prioridad, que será el que establezca ese Plan de Carreteras, pero habrá que ralentizar el

ritmo necesariamente, salvo que queramos endeudarnos. Y repito que parece que la mayoría de los navarros representados en su Parlamento no quiere que la deuda aumente.

Eso produce, evidentemente, indecisiones. Como toda falta de planificación rígida. Si nosotros este año no sabemos si el año que viene vamos a tener que rebajar otro 9 por ciento sobre este año, ya hay un nivel de indecisión. Sabremos cuál va a ser el volumen total de inversiones que debiéramos hacer durante ocho años, lo que no sabemos es si eso se va a poder desarrollar en esos ocho años o en nueve o en diez; dependerá del nivel de inversiones en cada año.

Ha tocado el tema de la formación, ligándolo con el acceso a la profesión de transportista. Creo que he mencionado que uno de los objetivos que tenía el Plan del Ministerio era, precisamente, fomentar los planes de formación entre los transportistas, no solamente entre los nuevos, sino entre los que ya son transportistas, para mejorar su competitividad. ¿No lo ha conseguido el Ministerio? Nosotros, dentro de la humildad de nuestros presupuestos en comparación con los de la Administración central, en estos últimos años hemos tenido unas partidas dedicadas a formación que han ayudado a algunos de los organismos sindicales que se dedican a ello. ¿Que esta formación la deben hacer las empresas? Pues, seguramente. No creo que nadie niegue la posibilidad a las empresas de hacer la formación, incluso será una cosa convenientísima para las empresas que establezcan unos departamentos de formación de sus asociados.

En cuanto al acceso, hoy en día se sabe perfectamente que se está pensando en establecer un nivel de estudios dentro de las universidades que sea algo así como el grado de acceso a transportista, como hay en cualquier otro de los sectores. Eso podrá ser para una cantidad mínima de personas, para los que vayan a ser gerentes o empresarios de grandes empresas. Para el empresario individual que, como usted mismo indica, debe existir siempre –el minifundismo del señor con un solo camión–, para ése no tendría sentido que fuera a la universidad a obtener un grado medio ni, mucho menos, superior. De momento, en toda Europa –y tengo datos bien concretos– no existe un régimen uniforme de acceso.

Hay naciones donde es muy complicado, por ejemplo en Francia, donde tienen que pasar por cursos universitarios, y en otros sitios resulta simplísimo, basta con decir que se quiere y que se tiene una fianza para responder de los daños que se puedan hacer. Aquí, en España, está establecido el régimen de acceso a transportista, como sabe usted muy bien, a través de unas pruebas reglamentadas para todo el Estado y que consisten, fundamentalmente, en un tipo de test absolutamente objetivo. Por lo tanto, los que formamos –y digo formamos porque yo he formado parte de esos tribunales durante varios años– parte del tribunal no tenemos ninguna posibilidad de hacer, y perdonen la expresión, ningún chanchullo; y el que aprueba aprueba y el que no aprueba no aprueba, porque hasta que no salen las listas nadie sabe a quién se ha aprobado y a quién no. Este es el sistema que se sigue en toda España.

El día en que la Unión Europea, que todavía no lo ha impuesto, imponga un cambio de forma de acceso, en España habrá entonces otro sistema. El sistema de acceso tiene que ser el mismo para todos, porque lo que no tiene sentido es que nosotros diéramos un carnet de conductor a un ex-navarro para que no condujera más que dentro de Navarra.

Respecto al tema de competencias, usted sabe perfectamente que nosotros podemos legislar y normar siempre dentro de todos los transportes que no salgan de nuestra Comunidad. Y raro es el transportista que quiera trabajar exclusivamente dentro de ella. Lo hace fundamentalmente por todas las regiones circundantes.

Ha comentado que le parece muy bien lo de Itoiz, que es fundamental. Ha sido uno de los pocos momentos en los que creo que he hecho énfasis especial en el tema del agua y en el tema de Itoiz, porque yo, personalmente, pudiéndome equivocar como cualquiera, como navarro, sin más, y como Consejero, con mucho más motivo, estoy totalmente a favor de Itoiz, sin ninguna disminución de cómo se ha programado y de que se termine en los plazos en que se tenga que terminar. Sabemos que la obra del embalse la financia el Ministerio de Obras Públicas y no nosotros.

¿Qué pienso que va hacer el Gobierno de Navarra en estos momentos sobre Itoiz? Yo pienso que con leer la prensa de todos estos días e, incluso, los Boletines Oficiales aparecen cuáles han sido todas las decisiones que ha tomado el Gobierno de Navarra y que está tomando en estos momentos. Globalmente, es apoyar al Ministerio para que las obras de Itoiz continúen como en este momento, es decir, sin paralización, porque en este momento todavía no están paralizadas. ¿Qué medidas se han adoptado para eso? Ha habido mociones en el Parlamento y acuerdos del Gobierno de Navarra en los que se pide sumarse al recurso de casación para que no haya paralización de las obras y se anule la sentencia de Madrid. Y eso el Gobierno lo ha manifestado por activa y por pasiva, y no creo que en este momento haya ninguna duda de cuál es la postura del Gobierno de Navarra en este tema.

Ha dicho que hay inconcreción en las obras. No sé a que le llama inconcreción. Porque a mí hasta me estaba dando un poco de reparo cuando estaba leyendo las relaciones de obras, porque estaba con-

vencido de que les estaba aburriendo a casi todos ustedes, ya que muchos dirían que qué les importaba la carretera de tal sitio a tal otro. Creo que si algo se ha concretado ha sido el tema de las obras, incluso en cuanto a plazos, porque se especifica para el año 96 cuáles van a llevarse a cabo en el primer cuatrienio y cuáles en el segundo.

Ha mencionado de una manera un poco vaga la realización de una posible salida a Francia, ya que no ha precisado usted por dónde le parece a usted que tiene que ser esa salida directa a Francia. En este momento, la salida directa a Francia, aunque pueda parecer un poco raro, es la de Behovia, a través de una carretera navarra que discurre por Guipúzcoa, anomalía que conocen todos los navarros, según creo. La carretera que va de Endarlaza a Behovia es una carretera navarra, propiedad y responsabilidad del Gobierno de Navarra. Esa salida a Francia es directa, a través de una carretera navarra. Si se pretende hacer otras salidas a Francia por otros puntos, uno de los recogidos en el plan del Gobierno tripartito, del que yo formo parte, es promocionar de alguna manera la salida por Dantxarinea y Otxondo. Son salidas que se podrían potenciar; yo no digo que igualen la importancia de la del Bidasoa, pero se pueden potenciar.

Cualquier enlace que se quiera hacer con Francia, habrá que contar con que Francia lo haga simultáneamente. Se ha mencionado muchas veces, no sé si usted quería referirse a él o no, el famoso paso por Alduides, que ha sido una referencia durante muchos años, alegando que es el punto más bajo de toda la cordillera y el más cercano a Pamplona. Todos lo sabemos eso estupendamente, que es el punto más bajo y el paso más cercano a Pamplona. Pero, termina donde termina. En un monte en el que, después, para bajar a los primeros pueblos franceses hay un descenso que me río yo de los puertos más difíciles del Tour de France. Supongo que no pretenderemos convertir en salida a Francia al puerto de Ibañeta o, mucho menos, al de Larrau, porque todos sabemos que eso no tiene sentido ninguno.

Ha mencionado lo de la cartografía como un lujo. En este punto, quiero decirle que la cartografía no se regala a nadie; por lo tanto, hay unos ingresos que, en muchos casos, igualan a los gastos que pueda generar. Y aunque no lo igualase yo entiendo que es un instrumento tan fundamental para todos los proyectos, no sólo para la Administración, sino para los particulares, que, aun y todo, debería ser necesario que hubiera un gasto en ese sentido. Pero repito que tengo dudas sobre que eso sea un gasto y mucho menos un lujo; sino al revés. Creo que es una de las inversiones más rentables que puede hacer el Departamento.

Al igual que el anterior Parlamentario, ha tocado usted el tema de la atomización o no atomización del transporte. Sobre eso se puede discutir todo lo que se quiera. Ya he dicho que para mí siempre tendrá que haber los pequeños empresarios con un solo camión, con dos o con tres, y tendrá que haber también grandes empresas. Pero es que, además, en este momento es así. Y lo que no podríamos, ni por decreto ni de ninguna manera, es cambiarlo radicalmente. ¿Qué se puede hacer? Creo que a las asociaciones les corresponde un papel muy importante a la hora de indicar a sus asociados que se agrupen, tanto en cooperativas como en circuitos para colaborar. No creo que sea misión de la Administración obligar a nadie ni a unirse ni a separarse. Y seguirá habiendo, repito, el pequeño transportista, que tendrá que coexistir con el gran transportista.

Evidentemente, me preocupa la cuestión que usted ha planteado de por qué no se considera como industria al transporte. La respuesta es que, hasta ahora, las normas –que no las ha dictado este Gobierno ni mucho menos este Consejero– establecían que las ayudas y exenciones fiscales se creaban para las industrias, no para los servicios; y el transporte se ha considerado como un servicio. A mí me gustaría, y lo digo a título personal, porque en eso no puedo comprometer, evidentemente, todavía el criterio del Gobierno de Navarra, que se apoyara también al transporte, porque entiendo que genera puestos de empleo. En ese sentido, a título personal, yo haré todo lo que pueda para que se trate al transportista de igual modo que al industrial.

¿Las competencias en transportes? Si no me equivoco, y dentro del Departamento hay personas mucho más cualificadas que yo para poderlo contestar, en estos momentos estamos ejerciendo todas las que tenemos desde siempre. La Junta de Transportes, a la cual usted pertenecía y a la que yo también he pertenecido muchos años, habiendo coincidido ambos en ella, ejercía unas funciones que en estos momentos han sido transferidas a la Consejería. No es que se hayan perdido esas competencias, es que ahora las tiene la Consejería de Obras Públicas. Y todos sabemos que esas competencias están limitadas en la Constitución, en la Disposición Adicional y en los Convenios todavía vigentes del año 50 entre Navarra y el Estado, que dicen que Navarra tiene competencia en todos los transportes que se desarrollan dentro exclusivamente de la Comunidad, no en cuanto salgan de la Comunidad. Y, como he comentado antes, es muy difícil que un transporte de mercancías discurra exclusivamente dentro de la Comunidad. En los que así lo hacen, Navarra legisla y establece las condiciones para todos los servicios de viajeros.

Ha mencionado el Consejo de Transportes, y ya he dicho que uno de mis compromisos es potenciarlo, ya que hasta ahora, es decir, no sólo por mi parte, ha estado bastante abandonado. Pienso que

puede tener una misión muy importante, como puede ser la de asesorar a la Consejería.

Ha tocado el tema de la liberalización, que no depende de mí, ni de usted, ni siquiera, iba a decir, del Estado español. Depende de Europa. Europa tiene unas normativas que cada vez son más exigentes, que obligan a la liberalización y que tendrán que establecerse nos guste o no. Cómo se haga y a qué ritmo es lo que se está estudiando en estos momentos en el Ministerio de Obras Públicas, Tansportes y Medio Ambiente. Todas las reuniones periódicas de los directores de Transportes de todas las Comunidades Autónomas con el Ministerio tratan últimamente, y casi de modo fundamental, de este tema. No hay unanimidad. Hay quien piensa que la liberalización tendría que hacerse de golpe y, perdone la expresión, el que se muera que se muera; y hay quienes dicen que hay que hacerlo con cuidado, para que el pequeño transportista pueda irse transformando, abandonando la profesión para que, en el momento de la liberalización, no se encuentre completamente desprotegido.

Ha citado el centro de transportes y dice que ya es hora de que se realice. Yo no llevo más que dos meses justos dentro de la Consejería, y lo único que he dicho es que dentro de veinte o veinticinco días van a estar disponibles los terrenos. Pienso, y creo que coincido totalmente con usted, que es fundamental el desarrollo de este centro de transportes. Aunque no fuera, y no es precisamente la faceta más importante, más que para que sirva de aparcamiento para todos los vehículos pesados que en este momento llenan Pamplona, sería razón suficiente que se construyera. Pero es que, además, va a poder servir de apoyo a muchos de los transportistas, sobre todo pequeños, que hoy en día no tienen logística alguna ni sitio donde cargar o descargar.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Tiene la palabra, en su turno de intervención, el señor Platero.*

SR. PLATERO ALDA: *Señora Presidenta, señoras y señores Parlamentarios. Ante todo, desde el Grupo Parlamentario Socialista, agradezco la presencia del Consejero y de todo su equipo directivo, así como el exhaustivo planteamiento que ha hecho del futuro desarrollo de la gestión de su Departamento durante esta legislatura.*

De su discurso, me gustaría entresacar dos aspectos que me parecen fundamentales. Primero, la filosofía que subyace en el planteamiento tan exhaustivo que ha hecho usted aquí, y, en segundo lugar, una serie de aspectos que merece la pena reconsiderar.

En cuanto a la filosofía, no cabe duda de que el Departamento de Obras Públicas es uno de los fundamentales, como usted muy bien ha dicho, en la gestión y el desarrollo del futuro de nuestra Comunidad, al sentar las bases estructurales de la economía de nuestra tierra y permitir el desarrollo interno de Navarra y su relación competitiva –y reitero la palabra competitiva porque pienso que usted la ha definido perfectamente– con el resto de los espacios del Estado y con el resto de los Estados europeos. De la realidad de este desarrollo estructural dependen, lógicamente, las estrategias de mercado interno y externo de Navarra; infraestructuras que a nivel de mercado externo van a permitir incrementar la competitividad de nuestro sector productivo y que se van a convertir en elemento dinamizador de demanda y de empleo, que es lo que necesita Navarra en estos momentos como punto estratégico dentro de la geografía española.

A nivel interno, estas infraestructuras deben permitir el desarrollo general de Navarra y en especial –y hago el segundo hincapié importante; el primero ha sido la competitividad– en aquellas zonas más desfavorecidas –usted lo ha planteado perfectamente–, consiguiendo eliminar desequilibrios territoriales que en la actualidad existen en Navarra y mejorando la calidad de vida del medio rural.

Desde el Grupo Parlamentario socialista apoyamos las actuaciones de su Departamento y del Gobierno en lo referente a infraestructuras hidráulicas, principalmente en lo que se refiere al embalse de Itoiz y al Canal de Navarra, como potenciación del desarrollo de varios sectores de la economía navarra –el sector productivo agrario, el consumo humano industrial, la producción de energía eléctrica– y de los usos del agua regulada.

Estamos totalmente de acuerdo en la elaboración de un Plan de Carreteras que permita un estudio detallado de las necesidades de comunicaciones de nuestra Comunidad y que se convierta en el eje del desarrollo económico de Navarra a nivel global y de la potenciación de las zonas más desfavorecidas, teniendo en cuenta dos aspectos que destaco de su planteamiento y que van a ser fundamentales en la gestión de su Departamento en esta legislatura: la primera, que debe existir una relación directa y continua entre su Departamento y el de Medio Ambiente; la segunda, profundizar lo mejor que se pueda en la Ley de Contratos para garantizar la transparencia y la objetividad de todas las adjudicaciones y el control posterior de estas obras.

Estamos, también, de acuerdo con que, a la vez que se desarrolla el Plan de Carreteras, se ejecuten obras en fase avanzada, incidiendo, como usted ha dicho, en aquellos puntos especialmente negros en la geografía navarra y que, desde luego, no pueden esperar a la ejecución o a la elaboración, a pesar de que usted ha puesto tres meses como plazo, del desarrollo de este Plan de Carreteras. En este sentido, me gustaría preguntarle al Consejero sobre la

situación de todos los puntos negros en Navarra, pero voy a incidir especialmente en uno, que es el de la intersección de Beriáin con la carretera Nacional 121: ¿Cuándo se van a realizar las obras? Considero este punto como prioritario, ya que es uno de los más negros de la Comunidad Foral en la actualidad, por lo que necesita una urgente solución.

En lo referente al transporte, apoyamos la política que se refiere a dotar de las infraestructuras necesarias y garantizar una mayor competitividad del sector de los transportistas. Y animamos a su Departamento para que continúe con las gestiones que permitan la implantación del tren de alta velocidad en Navarra, de la reforma de toda la red viaria navarra, y en la elaboración del Plan Director y el Libro blanco de las Telecomunicaciones, de igual modo.

Apoyamos totalmente su voluntad de transparencia y participación ciudadana en todas las gestiones, a la hora de desarrollar su programa en el futuro. Y sepa que desde el Grupo Parlamentario socialista estamos decididos a colaborar con su Departamento en todos los trabajos que permitan un mejor desarrollo de su gestión al frente del mismo. Señora Presidenta, muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. López Istúriz*): Muchas gracias por todo lo que ha dicho. Y, respecto a la única pregunta concreta que me ha hecho, ¿cuándo se realizarán esas obras de Beriáin?, le diré que está previsto comenzarlas el año 97.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Corresponde intervenir al señor Basterra.*

SR. BASTERRA LAYANA: *Buenas tardes, señora Presidenta. En primer lugar, quiero felicitar al señor Consejero y al equipo técnico que ha traído aquí por el trabajo que han realizado para esta comparecencia.*

Después de esta exposición tan clara y con tantos datos que nos ha leído, que son muy importantes para nosotros, y aun estando de acuerdo, como no podía ser menos, con su intervención, que va en consonancia con el programa aprobado por el Gobierno actual, quisiera, no obstante, que nos aclarase alguna duda que nos ha quedado. Concretamente, en el tema referido a entidades locales en colaboración con el Gobierno y con esta Consejería, donde se habla de taludes rocosos, contención de ríos, limpieza de cuevas, etcétera, que yo le he querido entender, no sé si ha sido así, que parecía que se acababa ese programa ya en el año 97 porque había una demanda hasta entonces Ojalá no sea así. Si no es así, si se va a seguir actuando del mismo modo que hasta ahora, me quedaría mucho más tranquilo, porque creo que, de cara a los ayuntamientos, temas que ellos no pueden llevar a la práctica por sí solos, se pueden hacer perfectamente con la colaboración del Gobierno de Navarra. Yo he entendido que esa línea se acababa en el 97, con los proyectos existentes en la actualidad. Si no es así, con la simple aclaración me vale.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. López Istúriz*): Muchas gracias, señor Basterra. Puede ser que yo no me haya expresado claramente. De todos modos, le quisiera aclarar que en el año 97 se terminará con las peticiones que hay hasta este momento, pero que después se continuará progresivamente con las siguientes peticiones que vayan haciendo las corporaciones. Es decir, es un plan continuo en el que, conforme van llegando las peticiones, se van priorizando, como todas ellas, y se van incluyendo unas partidas. Anualmente, va habiendo siempre partidas para esa labor en el Presupuesto.*

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Corresponde el turno de palabra a la señora Errazti.*

SRA. ERRAZTI ESNAL: *Gracias, Presidenta. Señor Consejero, técnicos del Departamento, señorías. La verdad es que, con lo que nos ha planteado, nos va a dar miedo salir a la carretera a partir de ahora, pero seguramente con estos planes y con esa continuación de los planes anteriores –como es lógico y como bien ha afirmado usted, las carreteras no deben pararse cuando cambia un Gobierno, sino al contrario–, tan estupendos y tan bien planificados en el tiempo –está todo perfecto–, seguro que Navarra tendrá el lugar que se merece en cuanto a seguridad.*

Le apoyamos en sus planes, señor Consejero. Eusko Alkartasuna le va a apoyar desde el Parlamento y entiende los grandes esfuerzos que está realizando en ese Departamento. Entendemos que la cartografía no es un lujo asiático, que es futuro; así como otras nuevas posibilidades de las comunicaciones que usted ha planteado.

Al igual que ha afirmado el señor Platero, las carreteras se pueden ver desde la asepsia puramente, pero lo cierto es que desde la asepsia técnica se pueden justificar o se pueden conseguir otros objetivos que no tienen nada que ver con lo técnico, que no tienen nada que ver con el mero hecho de la comunicación. La comunicación en sí misma puede llevar a conseguir otros objetivos; me refiero a metas de otro orden: ideológicas, políticas.

Veo en su intervención algo que me ha parecido muy interesante, como decía el compañero del Partido Socialista: Navarra, con su gran dispersión geográfica, tiene que asegurar las comunicaciones interregionales. Pamplona no puede ser la única referencia. Vemos la necesidad de trazados básicos, como el de Lizarra-Tafalla-Sangüesa, que atañe a una zona absolutamente deprimida, sobre todo la de Tafalla-Sangüesa. Es decir, carreteras que compensen los desequilibrios. Por eso me refería a la posible utilización ideológica del hecho de la comunicación. Aunque yo no veo esa utilización; veo un interés de desarrollo en Navarra. Por lo cual le animo a seguir en ese sentido y le brindo nuestro apoyo.

Otro de los objetivos que usted ha planteado, que es el de la Euskal Telebista, también nos anima a apoyarle, por el hecho de que el protocolo o las intenciones estén ahí. Exigiremos que, cuanto antes, se pueda ver esa televisión de dos Comunidades que, además, tienen intereses comunes; y, desde luego, hay uno básico, que es la utilización de la lengua. Para nosotros, nacionalistas vascos y euskaldunes, como comprenderá, es absolutamente necesario poder oír en nuestra lengua cualquiera de los ámbitos de la comunicación. Por hacer historia y para que quede señalado, quizás algunos de ustedes recuerden, yo sí lo recuerdo perfectamente, cómo se empezó a captar la ETB aquí, de una manera absolutamente ilegal. Hoy, cuando enchufamos la televisión de nuestra casa y cogemos el canal de ETB es porque gracias a unos bonos que se vendieron desde las ikastolas de Navarra se instalaron unas antenas de chichinabo, y perdónenme la expresión. Por ejemplo, la de Aralar no llegó a costar dos millones y, con el esfuerzo del sacerdote del santuario y con las revisiones puramente individuales y voluntarias de algunas personas, nos permite ver la televisión, pura y solamente la televisión. Quien quiera ver detrás de eso algún fantasma de otro tipo está absolutamente engañado. Pero, como digo, fueron las ikastolas, con unos bonos, creo recordar que de cien pesetas o así –yo tengo alguno guardado para la historia y seguramente se convertirán en algo que tendría que conservarse en nuestros museos–, fue, una vez más, la iniciativa social, la iniciativa de las ikastolas, la que pudo y favoreció que los navarros hoy vean los partidos de fútbol –también en el sur, ¡eh!; no solamente lo vemos los euskaldunes, también en el sur hay mucho interés en ver los partidos de fútbol, entre otras cosas; a mí me interesan más otras, por supuesto–.

De todas las maneras, y para terminar, en este ámbito de apoyarle en lo que vemos que va a hacer, me gustaría hacerle una pregunta o un comentario de difícil respuesta. Me preocupa el tema del transporte público de los ciudadanos navarros por las carreteras navarras. Estoy pensando en las compañías que trasladan de Lizarra a Pamplona o de Pamplona a Donosti, por poner dos ejemplos. La flota de los autobuses, en muchos casos, no tiene la calidad y las condiciones necesarias para transportar a nuestros ciudadanos. Además, parece que deberíamos animar a los ciudadanos navarros a que, cada vez más, utilicen el transporte colectivo, no solamente en la comarca de Pamplona. Pero difícilmente lo vamos a hacer si, al ver la flota, se genera inseguridad o hay carencia de servicios o servicios inadecuados. Con respecto a eso, ¿qué puede hacer el Departamento? ¿Cómo se puede obligar, entre comillas, desde la Administración a que los ciudadanos navarros vayan cada vez mejor? Además, no vamos a hablar de temas medioambientales, pero todos lo tenemos en la cabeza a la hora de la utilización del transporte de este tipo. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señora Errazti. Señor Consejero.*

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. López Istúriz*): Señora Errazti, contestándole exactamente al tema del transporte de viajeros, tengo que manifestarle que, primero, por comparación con otras Comunidades, el parque móvil de autobuses en Navarra es de los más avanzados de toda España. Y no es que eso nos deje tranquilos, porque lo que quiere decir es que en otros sitios son todavía peores.*

Durante tres años, se hizo un esfuerzo por parte del Gobierno de Navarra, mediante unos planes de ayuda para el rejuvenecimiento de la flota de autobuses por los que se financiaba con unas subvenciones bastante importantes la mejora de las líneas de autobuses. Se presupuestaron, durante varios años, unas cantidades de alrededor de cincuenta millones de pesetas, con lo que se mejoró mucho la flota.

Por otra parte, hay una norma básica, vamos a llamarla así, que en todas las concesiones de líneas de viajeros establece una edad máxima de los autobuses. Es decir, un autobús del que en el momento de la concesión se diga, por ejemplo, que no puede tener más de doce años, al llegar los doce años tiene que eliminarse. Y se sigue rigurosamente la vida de esos autobuses, para eliminarlos en su momento. Es decir, actualmente en Navarra no hay ningún autobús que haya sobrepasado la edad que se le fijó en el momento de la concesión.

Lo que sí estamos haciendo, sobre todo a través de la Policía Foral y de los servicios de la Guardia Civil, en muchos casos coordinados con el Servicio de Transportes, es un esfuerzo de seguimiento muy importante en comprobar el paso de las ITVs de los autobuses, para ver si de verdad están en las condiciones en que deben; fundamentalmente en aque-

llos servicios que por un motivo muy humano, como puede ser el transporte escolar, son de una sensibilidad especial para la sociedad navarra.

Tenemos una enorme preocupación por la calidad de los autobuses, para que nunca sobrepasen la edad establecida en las concesiones y, en este momento, estamos relativamente satisfechos –y digo relativamente, porque nunca se puede estar satisfecho del todo–.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias, señor Consejero. Entiendo que después de esta larga exposición y del turno de palabra y de respuesta que ha habido, posiblemente no haya ninguna duda más y nadie de los aquí presentes, entiendo... Bueno, pues no entendía bien. Señor García Abárzuza, procedemos a un segundo turno de intervenciones, muy breve, por favor, puesto que creo que ha habido mucha generosidad en la concesión de tiempo. No obstante, no quiero que se vaya con ninguna duda a su casa. Muchas gracias.*

SR. GARCIA ABARZUZA: *Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Consejero, yo no sé si la reducción del 9 por ciento, acerca del cual le preguntaba antes –no sé si he acertado en la pregunta o no–, es mil, dos mil, tres mil o cuatro mil millones. Le importaría, si es posible, decirme cuánto puede ser esa reducción de inversión prevista en torno al 9 por ciento para el año que viene. Segundo, yo le decía que usted nos ha informado sobre las obras hidráulicas y embalses en general, y yo le pedía concreción sobre la cantidad presupuestaria consignada para el embalse de Itoiz y para el Canal de Navarra en el año 1996, y añadía, simplemente, si se tenían en cuenta, además, otras obras como el embalse de Arraiz o el de Oteiza.*

Una sola observación. Yo entiendo y quiero recalcar su decisión firme, que creo que es la del Gobierno, sobre sacar el tema de Itoiz adelante. Lo único que me parece es que había que haber reaccionado de otra manera. Esto es tan importante para nosotros, y recuerde que le he dicho antes que estoy preocupado por el tiempo que le queda a este Gobierno de Madrid, porque tenemos unas elecciones a la vista y no sabemos qué puede pasar con todo eso, que el Gobierno de Navarra tenía que haber reaccionado, montar un gabinete de crisis, montar lo que sea con grandes expertos, los mejores, encabezados por un Consejero, plantar una persona en Madrid y hacer lo que sea. Pero este tema no se nos puede paralizar. Y me temo que falta esa vitalidad. Se puede hacer una manifestación, firmar una declaración institucional, lo que sea, pero las actuaciones prácticas sobre el terreno suelen ser positivas en estos casos. Y, si no, entiendo, y ese es mi temor, que corremos serios riesgos. Nada más, muchas gracias.

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

SR. CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sr. López Istúriz*): Al señor García Abárzuza le quería concretar la pregunta que me hace sobre cuánto puede suponer ese 9 por ciento de reducción. Para el año 1996, esa reducción supone alrededor de 1.400 millones de pesetas.*

En cuanto a la distribución de los gastos en infraestructura hidráulica para el año 1996, creo que le he citado que para estudios hidrológicos había 118 millones; para embalses, infraestructura hidráulica y obras complementarias, 1.115, teniendo en cuenta que en esta cifra no está incluido para nada el costo de la obra de Itoiz, porque el embalse lo paga el Estado totalmente, con lo que esa cantidad es para las obras complementarias del embalse de Itoiz y para el canal.

No recuerdo si me ha hecho alguna otra pregunta. Me ha confirmado que desea que la postura del Gobierno de Navarra sea más firme. A eso yo no tengo que contestar. Creo que, lógicamente, cada uno puede tener la opinión que le parezca. Yo creo que en este momento la forma de actuar del Gobierno de Navarra es lo suficientemente firme, no solamente desde el punto de vista verbal, sino también desde el punto de vista escrito y oral, como para manifestar que tiene un enorme interés en que se continúe Itoiz. Y nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Apesteguía Jaurrieta): *Muchas gracias. Señoras y señores Parlamentarios, vamos a levantar la sesión, no sin antes agradecer al señor Consejero, don Florentino López Istúriz, y a su equipo de trabajo su presencia aquí esta tarde. Muchas gracias a todos ustedes. Se levanta la sesión.*

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 19 HORAS Y 42 MINUTOS.)