



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

V Legislatura

Pamplona, 12 de noviembre de 2002

NÚM. 17

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. ÓSCAR ALONSO TOLEDO

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 12 DE NOVIEMBRE DE 2002

ORDEN DEL DÍA

— Debate y votación de las propuestas presentadas al II Plan Director de [Carreteras](#) de Navarra: 2002-2009.

SUMARIO

Comienza la sesión a las 16 horas y 40 minutos.

Debate y votación de las propuestas presentadas al II Plan Director de Carreteras de Navarra: 2002-2009.

Abre la sesión el Presidente en funciones, señor Alonso Toledo. Para la defensa de las propuestas presentadas por su grupo toma la palabra el señor Nuin Moreno (G.P. Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua). En el turno a favor intervienen los señores Viedma Molero (G.P. Socialistas del Parlamento de Navarra), Goikoetxea Askorbe (G.P. Eusko Alkartasuna/Eusko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco), Arroyo Leatxe (G. P. Mixto) y Rubio Salvatierra (G.P. Mixto). En el turno en contra toman la palabra los señores García Adanero (G.P. Unión del Pueblo Navarro) y Burguete Torres (G.P. Convergencia de Demócratas de Navarra). Réplica del señor Nuin Moreno (Pág. 2).

Se votan las propuestas del Grupo Parlamentario Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua (Pág. 11).

Para la defensa de las propuestas presentadas por el Grupo Parlamentario Convergencia de Demócratas de Navarra interviene el señor Burguete Torres. En el turno a favor toman la palabra los señores Viedma Molero, Goikoetxea Askorbe y Arroyo Leatxe. Réplica del señor Burguete Torres (Pág. 11).

Se votan las propuestas presentadas por el Grupo Parlamentario Convergencia de Demócratas de Navarra (Pág. 13).

Para la defensa de las propuestas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialistas del Parlamento de Navarra interviene el señor Viedma Molero. En el turno a favor toman la palabra los señores

García Adanero, Nuin Moreno, Burguete Torres, Goikoetxea Askorbe, Arroyo Leatxe y la señora Rubio Salvatierra. Réplica del señor Viedma Molero (Pág. 13).

Se votan las propuestas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialistas del Parlamento de Navarra (Pág. 23).

Se suspende la sesión a las 18 horas y 56 minutos.

Se reanuda la sesión a las 19 horas y 2 minutos.

La señora Rubio Salvatierra interviene para defender sus propuestas. En el turno a favor toman la palabra los señores Viedma Molero, Nuin Moreno, Goikoetxea Askorbe y Arroyo Leatxe. En el turno en contra intervienen los señores García Adanero y Burguete Torres. Réplica de la señora Rubio Salvatierra (Pág. 25).

Se votan las propuestas presentadas por la señora Rubio Salvatierra (Pág. 27).

Para la defensa de las propuestas presentadas por el Grupo Parlamentario Eusko Alkartasuna/Eusko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco toma la palabra el señor Goikoetxea Askorbe. En el turno a favor intervienen los señores García Adanero, Viedma Molero, Nuin Moreno, Burguete Torres y Arroyo Leatxe y la señora Rubio Salvatierra. Réplica del señor Goikoetxea Askorbe (Pág. 27).

Se suspende la sesión a las 19 horas y 40 minutos.

Se reanuda la sesión a las 19 horas y 45 minutos.

Se votan las propuestas presentadas por el Grupo Parlamentario Eusko Alkartasuna-Eusko Alderdi Jeltzalea-Partido Nacionalista Vasco (Pág. 31).

El señor García Adanero defiende la propuesta *in voce* número 5. En el turno a favor interviene el señor Viedma Molero (Pág. 31)

Se vota la propuesta *in voce* número 5 (Pág. 31).

Se levanta la sesión a las 19 horas y 55 minutos.

(COMIENZA LA SESION A LAS 16 HORAS Y 40 MINUTOS.)

Debate y votación de las propuestas presentadas al II Plan Director de Carreteras de Navarra: 2002-2009.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Buenas tardes, señoras y señores Parlamentarios. Se abre la sesión de la Comisión de Obras Públicas e Infraestructuras con el siguiente*

orden del día: Debate y votación de las propuestas presentadas al segundo plan director de carreteras de Navarra: 2002-2009. Las propuestas se han ordenado por orden de presentación y yo lo que les quiero preguntar a sus señorías es si cada grupo va a defender conjuntamente sus propuestas o quieren defender individualmente cada propuesta.

SR. GARCÍA ADANERO: *Señor Presidente, como parece que nadie quiere intervenir, nuestro grupo parlamentario, si las intervenciones se*

hacen en grupo, lógicamente, estaría en disposición, ya que nosotros somos los únicos que no tenemos propuestas presentadas, de responder en conjunto a las propuestas de cada grupo parlamentario si así lo entienden los respectivos portavoces de esos grupos que sí han presentado propuestas.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor García Adanero. Señor Viedma.*

SR. VIEDMA MOLERO: *Nosotros también estamos de acuerdo, señor Presidente.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *¿Alguien más desea intervenir? Señor Nuin.*

SR. NUIN MORENO: *No hay ningún problema por parte de nuestro grupo para hacerlo en bloque.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Muy bien. Gracias. Me comunican que en la primera propuesta falta una hoja que nos van a repartir ahora. Por el orden de presentación, para defender las propuestas de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Nuin.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señor Presidente. Pasaré, como he comentado, a defender de forma conjunta las diez propuestas de resolución que mi grupo ha presentado a este plan de carreteras de Navarra 2002-2009. Las tres primeras hacen referencia a la financiación del plan. El Gobierno de Navarra ha optado por combinar la financiación presupuestaria y la extrapresupuestaria. En concreto ha optado, como ya es conocido, por la financiación extrapresupuestaria de una vía de gran capacidad, de un eje estratégico como es el que constituye la autovía Pamplona-Estella-Logroño. Es conocida la posición que nosotros hemos venido manifestando a lo largo de los últimos meses en relación con el debate sobre la financiación de las inversiones en infraestructuras. Nosotros, en relación con la autovía Pamplona-Estella-Logroño, no hemos apoyado la opción de la financiación extrapresupuestaria por diversas razones. En primer lugar, porque no la consideramos necesaria. Creemos que existe capacidad de financiación presupuestaria, de inversión desde el Presupuesto de Navarra para acometer el conjunto de actuaciones previstas en este caso en el plan de carreteras y que también era posible y es posible la financiación presupuestaria de la autovía Pamplona-Estella-Logroño. Al menos era posible. Es evidente que el Gobierno de Navarra ha ido dando pasos en la dirección de concretar y ejecutar la financiación extrapresupuestaria: el concurso correspondiente, la firma del contrato en su momento y hace pocas fechas presidir el acto de firma de un macrocrédito entre la empresa concesionaria de la construcción de la autovía y un con-*

junto de instituciones financieras, lo cual, a nuestro juicio, era una foto realmente sorprendente y constituía un auténtico despropósito; es decir, el Gobierno de Navarra no puede endeudarse, no puede adquirir financiación externa, no puede firmar créditos para construir de forma tradicional, de forma presupuestaria la autovía Pamplona-Estella-Logroño y sí puede endeudarse la empresa que gana el concurso y que va a construir la autovía, con lo cual, el Gobierno de Navarra va a pagar el coste de financiación de esa infraestructura con capitales derivados del crédito y del endeudamiento y va a pagar, además, el lucro que va a obtener la empresa concesionaria.

Desde luego, a nosotros nadie nos ha explicado la bondad de esta fórmula y qué gana Navarra con esta fórmula. Seguimos pensando que no aporta nada, que va a ser más cara, que la financiación presupuestaria era y es perfectamente posible desde el punto de vista del equilibrio financiero de Navarra y, por lo tanto, lo que planteamos en nuestra primera propuesta de resolución es que el Parlamento de Navarra rechace la financiación extrapresupuestaria de la autovía Pamplona-Estella-Logroño. El final de nuestra propuesta de resolución está en la segunda hoja de la propuesta que no se ha adjuntado a la convocatoria de esta Comisión pero que supongo que será repartida en estos momentos.

La segunda propuesta de resolución incide en el mismo aspecto, en la misma cuestión pero desde el punto de vista más general, no ya referido únicamente a la autovía Pamplona-Estella-Logroño, sino que desde un punto de vista más general proponemos que el Parlamento de Navarra considere falso que el sistema de financiación presupuestaria sea insuficiente para abordar la ejecución de las actuaciones previstas en este plan, tal y como se afirma en la página 9 del documento aportado por el Gobierno de Navarra. A nuestro juicio, el Gobierno de Navarra no ha acreditado ante el Parlamento, desde el punto de vista del equilibrio financiero y de la hacienda pública de Navarra, la necesidad de limitar el nivel de inversión pública presupuestaria, y aquí nosotros queremos también hacer especial incidencia en otra falsedad a la que se recurre, por lo menos a nuestro juicio es falsedad, porque se recurre al argumento de que el pacto de estabilidad firmado en el seno de la Unión Europea por el Estado español prohíbe, impide que se pueda recurrir a déficit presupuestarios desde los presupuestos, en este caso los Presupuestos Generales de Navarra. Esto es falso, esto no es cierto. El pacto de estabilidad limita la capacidad de endeudamiento pero la permite para la inversión, por lo tanto, esto es falso. El Gobierno de Navarra, sin acreditar en ningún momento la imposibilidad de

actuar desde el presupuesto, recurre a estas fórmulas que nosotros no compartimos.

Lo que planteamos, en consecuencia, en la tercera propuesta de resolución es que el Gobierno de Navarra acredite con números, con datos, con estudios, con informes, con los que tenga, porque se supone que alguno debe tener, que demuestre realmente que esa financiación extrapresupuestaria es necesaria, y le pedimos que remita al Parlamento en el plazo de un mes el contenido de esos estudios, de esos informes, de esos análisis, de esas previsiones que le llevan a mantener la posición que tiene.

¿Qué es lo que consideramos nosotros? Que esos informes, esos estudios no existen y que, por lo tanto, la posición del Gobierno de Navarra no se basa en una posición desde el punto de vista financiero, desde un punto de vista presupuestario, desde un punto de vista sólido, no es una posición sólida sino que es una posición puramente ideológica de apoyar la privatización de la inversión pública, como ha hecho, pero por cuestiones puramente ideológicas de favorecer la posibilidad de hacer negocios privados con lo que antes eran competencias públicas pero en absoluto en estudios, en informes, en análisis presupuestarios de ingreso-gasto público se sostiene su posición, y, por tanto, lo que pedimos para acreditar esto es que nos remita el contenido de los estudios y de los informes en los que basa su posición, si es que los tiene, porque, a nuestro juicio, desde luego, no los tiene.

Lo que planteamos en la cuarta propuesta de resolución es que el Gobierno de Navarra informe de forma periódica a esta Cámara del desarrollo y cumplimiento del plan director de carreteras y que lo haga de oficio de forma anual, remitiendo a los grupos copia de los estudios, de los informes que periódicamente realice en el cumplimiento y desarrollo del plan director de carreteras.

La propuesta de resolución número 5 manifiesta nuestra posición en relación con la conexión mediante una vía de gran capacidad con Francia a través de los Pirineos, la famosa autovía o autopista a través de los Pirineos con Francia. Es evidente que el Gobierno de Navarra apuesta de forma muy clara por esta vía y lo hace a lo largo y ancho del contenido del plan de carreteras. No puede poner fechas y no puede poner presupuesto a esta actuación porque es conocida también la posición del Gobierno francés o de las instituciones y autoridades del otro lado de la frontera, que no han dado su apoyo a esta posibilidad hasta la fecha, pero es evidente que, aun sin poner fechas o cifras a esa intención, sí manifiesta a lo largo y ancho del documento que ha remitido a esta Cámara su voluntad de apoyar esta infraestructura y su construcción, y nosotros lo que venimos a decir es que en el estado de estudio y valoración de las afec-

nes y de los costes económicos, medioambientales de este proyecto en estos momentos no se está en la disposición o posición de dar un apoyo político definitivo a un proyecto como éste. Por lo tanto, no mantenemos y no coincidimos tampoco en esta cuestión con la posición del Gobierno de Navarra y, por lo tanto, lo que pedimos es que el Gobierno de Navarra afirme que no puede darse un apoyo político a su construcción cuando estamos en un momento en el que no disponemos de suficientes datos objetivos que permitan tomar una decisión seria y firme en relación con esta cuestión.

La propuesta de resolución número 6 trata sobre Audenasa, sobre la autopista de Navarra, la A-15, en un momento de máxima actualidad, a nuestro juicio. Coincide este debate del plan de carreteras con la intención declarada, abierta y públicamente por parte del Gobierno de Navarra de privatizar, de vender a Enausa al Estado el 50 por ciento de participación en Audenasa del Gobierno de Navarra. El objetivo es evidente, hacer posible que el cien por cien del capital de Audenasa, que es la sociedad concesionaria de la A-15, pueda participar en el proceso de privatización de las autopistas del Estado de la empresa Enausa. Es claro que nosotros no creemos en ese proceso privatizador, no creemos que vaya a ser bueno para Navarra, creemos que Audenasa no debe formar parte de ese proceso y que si Enausa, es decir, el Estado, se dispone a vender sus participaciones en las autopistas estatales ese proceso debe ser aprovechado por el Gobierno de Navarra para hacer justamente lo contrario, es decir, para plantear al Estado que Navarra se haga con el cien por cien del capital de Audenasa. Ése es el planteamiento que nosotros creemos que debería ser defendido desde el Gobierno de Navarra y, por lo tanto, lo que planteamos es instar al Gobierno de Navarra a hacer esa actuación, es decir, a plantear al Estado precisamente esa actuación y no la contraria. En principio, nosotros no hubiéramos planteado en este debate esta cuestión si no hubiera sido, repito, porque consideramos que, una vez que se ha destapado abiertamente esta cuestión con la intención del Gobierno de Navarra de vender su participación en Audenasa, el debate sobre el plan de carreteras de Navarra 2002-2009 es un buen escenario para abordar esta cuestión.

Las propuestas de resolución 7, 8 y 9 son coherentes con otras propuestas anteriores que ya he explicado y, por lo tanto, no me voy a detener en ellas. Simplemente, lo que se pide es que se eliminen a lo largo del plan todas las referencias en el caso de la propuesta de resolución número 7 a la financiación extrapresupuestaria, en el caso de la propuesta de resolución número 8 a la financiación extrapresupuestaria de la autovía Pamplona-Estella-Logroño y en el caso de la 9 al apoyo o el aval

de la construcción de la vía de gran capacidad a Francia por los Pirineos.

En el caso de la propuesta de resolución número 10, lo que venimos a abordar es la cuestión de la autovía Medinaceli-Tudela. Es una cuestión sobre la cual el Gobierno de Navarra siempre da buenas palabras de que se va a poder avanzar, pero hasta ahora no se ha pasado de ahí, incluso en el último debate del estado de la Comunidad el Presidente del Gobierno de Navarra lo único que pudo avanzar fue que antes de final de año se firmaría un convenio con el Estado para avanzar en esta cuestión, pero tampoco supo o fue capaz de concretar más, es decir, si es un convenio en el que ambas administraciones, Estado y Navarra, se van a comprometer, el Estado por la parte que le toca, en plazos, fechas, recursos o va a ser simplemente una nueva declaración como tantas otras sin mayor trascendencia. Por lo tanto, lo que se pide en esta propuesta de resolución es que el Parlamento de Navarra inste al Gobierno de Navarra a que exija al Gobierno central la disposición para alcanzar entre ambas administraciones un acuerdo que permita la concreción urgente, a la mayor brevedad posible, de los plazos de ejecución de esta infraestructura. Es decir, lo que se debe exigir por parte del Gobierno de Navarra es que se pase de las buenas palabras por parte del Gobierno central a una disposición real y efectiva para abordar esta cuestión. Nada más.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Nuin. Antes de dar la palabra a los diferentes portavoces, me gustaría anunciarles, en primer lugar, que no sólo era la propuesta número 1 de Izquierda Unida, sino también la 12, del CDN; la 13, de Socialistas del Parlamento de Navarra; y la 52, de la señora Rubio, las que no estaban completas y ya se las habrán entregado, me imagino, a estas alturas. También quiero anunciarles que se han presentado dos enmiendas in voce de Socialistas del Parlamento de Navarra, que serán numeradas posteriormente y que, en todo caso, serán debatidas después de las propuestas del grupo socialista. ¿Turno a favor de las propuestas de Izquierda Unida? ¿Pueden levantar la mano? Tiene la palabra el señor Viedma.*

SR. VIEDMA MOLERO: *Muchas gracias, señor Presidente. Es una pena que no hayan podido tener el resto de propuestas en su momento por algún fallo técnico, de fotocopia o lo que sea, pero es verdad que faltan importantes propuestas que van a tener que ser estudiadas en este momento y en el transcurso de la propia Comisión. En cualquier caso, he pedido el turno a favor de las propuestas presentadas por Izquierda Unida, aunque en alguna de ellas nos vamos a abstener, en alguna otra votaremos en contra, pero de forma mayoritaria las apoyaremos.*

Nos vamos a abstener concretamente en la primera, que es la que hace una exposición de motivos respecto a la financiación de la autovía. Nosotros estamos totalmente de acuerdo en que, efectivamente, la construcción de esta importante vía de comunicación se podía haber hecho a través de los presupuestos. No parece que sea una vía cara como para afrontarla de forma presupuestaria en los cuatro o cinco años que va a durar su construcción. Así lo manifestamos, fue un debate importante, hicimos incluso propuestas con fórmulas mixtas, con un 75 por ciento de participación pública y un 25 por ciento de participación privada, de manera que realmente fuera una autovía pública y no un mecanismo en la sombra donde a los contribuyentes navarros les va a salir mucho más cara que si se hiciera por la vía presupuestaria, y parece que está más que demostrado que eso va a ser así.

No obstante, el plan de carreteras no es un tema que se aborde en estos momentos. Se abordó ya en los debates parlamentarios en las comisiones correspondientes, y en estos momentos en el plan de carreteras nos toca votar sobre las propuestas que los grupos hemos hecho a un plan que nos ha presentado el Gobierno. Por eso, mi grupo en las 33 medidas o propuestas que plantea, aunque en alguna de ellas hace mención expresa a la financiación de la autovía Pamplona-Logroño, no plantea de nuevo la propuesta de 75-25 que planteábamos en su momento, sino que hace un análisis de una posición contraria a la misma, al igual que hace Izquierda Unida, y decimos que en este momento lo que toca es hablar de las carreteras y hablar, sobre todo, de la construcción de esa autovía, que es necesaria para todos los vecinos y para todos los usuarios de aquella zona y para, además, tener una buena conexión con el resto de comunidades autónomas.

Por eso, nuestro grupo dice que se cumpla, que se ejecute, que se haga en los plazos previstos y que se ponga en marcha esa autovía lo antes posible, que no haya más retrasos de los que haya podido haber.

Por eso nos vamos a abstener en la número 1, porque se plantea que se utilice la financiación presupuestaria de esta autovía y, estando en el fondo de acuerdo con eso, no es un tema que realmente se aborde en este plan de carreteras.

También nos vamos a abstener en la número 2, porque vuelve a incidir en lo mismo, en la financiación presupuestaria de la autovía, de esta y de otras autovías.

Vamos a votar a favor de la número 3 porque consideramos importante y positivo que el Gobierno aclare, presente informes, haga los análisis y las previsiones necesarias para demostrar que realmente no se puede abordar esta importante autovía

por la vía de la financiación pública y que se tiene que hacer por la financiación privada. Efectivamente, que lo explique, que presente los informes tal y como plantea Izquierda Unida en la número 3.

También vamos a votar a favor de la número 4. Consideramos necesario que el Gobierno de Navarra remita anualmente de oficio a los grupos copia de los informes y estudios en los que plantee el desarrollo del plan director de carreteras, algo importante también para saber la evolución del mismo y el grado de cumplimiento de los compromisos aquí adquiridos.

Votaremos que no a la número 5 porque consideramos que hablar de una posición contraria a un eje de comunicación tan importante como es la autopista o autovía por los Pirineos no es lo más adecuado. Mi grupo considera que es sumamente necesario que nuestra Comunidad conecte con Europa y lo haga a través de los Pirineos, no hay otra alternativa, y consideramos, además, que de los 123 o 125 kilómetros de frontera que nuestra Comunidad tiene con Francia, es lamentable que solamente uno o dos pasos de los nueve actuales puedan ser considerados importantes. El resto de los pasos fronterizos son antiquísimos y, desde luego, no estamos a la altura de otras comunidades autónomas en relación con la conexión con Francia y Europa.

A la número 6 vamos a votar que sí. Evidentemente, estamos en desacuerdo con que Audenasa se privatice, estamos en desacuerdo con que el Gobierno de Navarra venda su participación a manos privadas y, por tanto, vamos a votar favorablemente a la número 6.

Nos abstendremos en la 7. También lo vamos a hacer en la 8 por las mismas razones que he explicado anteriormente. Vamos a votar que no a la 9, porque incide de nuevo en que no se avale la construcción de una vía de gran capacidad a Francia por los Pirineos. Votamos que sí a la 10. Terminó aquí. Ésta es la posición de mi grupo parlamentario respecto a las enmiendas de Izquierda Unida.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Gracias, señor Viedma. Tiene la palabra el señor Goikoetxea.

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: Muchas gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías. Nuestro grupo se va a posicionar a favor de las propuestas de Izquierda Unida, fundamentalmente por coherencia con lo que ha venido manteniendo hasta ahora, aunque respecto a algunas habría que hacer algún matiz sobre la casuística o las causas últimas por las cuales estamos de acuerdo con el contenido.

En esencia, con la primera, desde luego, estamos de acuerdo no sólo por acuerdo filosófico sino porque, como hemos dicho muchas veces, conside-

ramos innecesario, costoso y de una estabilidad jurídico-administrativa muy comprometida este proyecto y esperemos que el futuro aclare esta situación. Por tanto, también vamos a votar a favor de la 2.

En la propuesta número 3 también votaremos a favor. En la propuesta número 4 para nosotros es evidente la necesidad de una transparencia y de que haya información permanente de algo tan importante como son las infraestructuras, aunque en este caso, y como decimos, estamos hablando sólo de un tipo de infraestructuras, cuando hay otras todavía sin la suficiente transparencia y participación parlamentaria en su diseño, como son las nuevas infraestructuras de comunicación moderna.

La número 5 son razones ya esgrimidas suficientemente por nosotros en este Parlamento, independientemente de que en el momento en que tengamos que defender las nuestras, que van en el mismo sentido, profundicemos más en esas razones, pero, desde luego, nos parece absolutamente innecesaria e inoportuna la construcción de esa autopista.

A la número 6 votaremos que sí, porque, además, vamos a asistir a lo que va a ser por primera vez la pérdida de titularidad de Navarra de una carretera, de la que incluso en dos ocasiones ha tenido la titularidad y que la ha perdido sucesivamente, además, con unos costos económicos importantes. Nosotros no entendemos qué necesidad hay de hacer esto, nos parece que es un despropósito y, además, incoherente con otras actuaciones intransigentes que se tiene con la titularidad de algunas vías de comunicación fuera de la Comunidad. A las propuestas 6 y 8, por coherencia, como les decía, y por las razones ya expuestas.

A la 9 nuevamente porque nos parece que es una barbaridad y un atropello desde el punto de vista geopolítico y económico y a la 10 por coherencia con todo lo que hemos venido manteniendo hasta ahora y por la necesidad real que nosotros entendemos de que esta vía de gran capacidad se finalice de una vez y con urgencia. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Gracias, señor Goikoetxea. Tiene la palabra el señor Arroyo.

SR. ARROYO LEATXE: Muchas gracias, señor Presidente. Voy a posicionarme a favor de ocho de las diez propuestas de resolución presentadas por Izquierda Unida. Esas ocho resoluciones se refieren, sobre todo, a tres temas sobre los que mi grupo ya ha planteado más de una vez cuál es su posición. El primero es la financiación extrapresupuestaria. Efectivamente, nosotros pensamos que no es necesaria la financiación extrapresupuesta-

ria, que, además, supone un gasto adicional que supone que hagan negocio las empresas privadas a cuenta de obras públicas.

Con respecto a la autovía del Pirineo nosotros diríamos más, nosotros pensamos, a falta de hacer estudios rigurosos, que no es necesaria, que, además, está bastante claro que es muy compleja medioambientalmente, se pasa por una zona de gran riqueza, de gran valor ecológico. Tiene, además, fuerte contestación social, ha habido numerosas protestas, numerosos posicionamientos en la zona contra una vía de estas características y, además, no hay ningún interés en la otra parte afectada, es decir, por parte de las instituciones francesas, para realizarla. Por todo ello, nosotros pensamos que sería mejor apostar por la mejora del trazado actual, estilo a las actuaciones hechas en Belate, como por ejemplo túneles en Erro o en Ibañeta, y dejar de una vez por todas ese planteamiento que va a partir en dos el Pirineo y que nos conecte con la Baja Navarra y no con Francia, como se dice.

En tercer lugar, respecto al tema de Audenasa nosotros también nos manifestamos en contra de la venta de la participación que tiene el Gobierno de Navarra y también nos posicionamos a favor de la liberalización del peaje, como hemos planteado en reiteradas ocasiones.

Nos vamos a abstener en dos propuestas de resolución. Por una parte, la primera, porque no estamos de acuerdo con los términos en los que se plantea el tema de la autovía Pamplona-Estella-Logroño. Aquí se menciona que es una infraestructura básica y objetivamente imprescindible para no perder el tren del futuro. Eso del tren del futuro a nosotros nos suena a argumentos demasiado desarrollistas, impropios de una formación como Izquierda Unida. Además, no pensamos que el tramo entre Estella y Logroño esté justificado. Se pueden plantear mejoras, variantes, pero el tráfico que hay en ese tramo no justifica para nosotros la creación de una autovía.

También nos vamos a abstener en la décima porque tampoco compartimos los términos de ese proyecto de la autovía Medinaceli-Tudela, ya que es un proyecto que se basa en una estrategia de articulación del Estado español, con base no en las necesidades de conexión de Navarra sino en las necesidades de conexión del Estado en general. Por tanto, también nos vamos a abstener en esta propuesta. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Gracias, señor Arroyo. Tiene la palabra la señora Rubio.

SRA. RUBIO SALVATIERRA: Intervengo para manifestar el apoyo de todas las propuestas de resolución de Izquierda Unida. Algunas de ellas

son coincidentes con otras propuestas nuestras y otras iniciativas diferentes, pero todas ellas dentro del mismo tipo de filosofía.

Daré mi apoyo, por lo tanto, al hecho de que la política de infraestructuras públicas que posibilite el equilibrio territorial de Navarra sea desarrollada con cargo a la financiación presupuestaria y no con financiaciones extrapresupuestarias para enriquecimiento de determinadas constructoras. Lógicamente, esto afecta al debate que estamos llevando a cabo de la autovía Pamplona-Estella-Logroño de una manera específica.

También daré mi apoyo a que se estudie, analice y, en definitiva, se controle conforme se debe hacer por parte del Parlamento todo tipo de previsiones y de principios con respecto al plan de carreteras, por lo cual, me parece totalmente oportuno solicitar al Gobierno de Navarra que en el plazo de un mes remita estos estudios a los grupos parlamentarios e, igualmente, para analizar periódicamente como propone.

También compartimos, y coincide con nuestras propuestas, que se rechace una hipotética actuación de conexión con Francia mediante la autovía o la autopista por los Pirineos. En nuestras propias propuestas me extenderé un poco más al respecto.

Estoy de acuerdo con que las Cortes de Navarra insten al Gobierno foral a que realice las gestiones necesarias para adquirir la participación del Estado en Audenasa.

Básicamente, éstas son las propuestas, además de la de la autovía Medinaceli-Tudela, que también apoyamos. Por lo tanto, daré mi voto positivo a todas ellas.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Gracias, señora Rubio. ¿Turno en contra? Señor García Adanero.

SR. GARCÍA ADANERO: Muchas gracias, señor Presidente. Intervendré muy brevemente para incidir en las propuestas que ha presentado Izquierda Unida, ya que como se ha dicho por algún otro portavoz, en general, corresponden a tres bloques, como son la financiación extrapresupuestaria, la autovía transpirenaica y Audenasa.

De la financiación extrapresupuestaria ya hemos tenido suficientes debates en este Parlamento, se pueden tener muchos más, desde luego, pero yo creo que las posiciones de los diferentes grupos políticos constan en los Diarios de Sesiones de las diferentes comisiones y plenos incluidos y no vamos a repetir los argumentos dichos en esos plenos y en esas comisiones.

Lo mismo podríamos decir de la cuestión sobre Audenasa. Yo creo que las posiciones están claramente definidas. En cuanto a la vía pirenaica nuestro grupo entiende que hará futuro, que es una vía

que hay que seguir trabajando, aun sabiendo las dificultades que tiene en estos momentos para llevarse a cabo, pero lógicamente estamos hablando de algo de futuro, no de una obra de inmediata ejecución, lógicamente.

En todo caso, aprobaríamos la propuesta número 4, que es la que pide que se remita a los grupos –yo entiendo que quedaría mejor decir al Parlamento, pero eso lo dejo al interés del proponente– copia de los informes y estudios que se vayan realizando para analizar periódicamente el desarrollo y cumplimiento. Yo creo que hasta ahora, siempre que se ha querido, se ha tenido conocimiento del desarrollo y, de hecho, el Consejero ha comparecido aquí en varias ocasiones para explicar el desarrollo del plan director anterior, pero, lógicamente, no nos parece mal que en el mismo plan director venga la obligación de remitir al Parlamento la ejecución y cómo se va cumpliendo el plan director. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor García Adanero. Señor Burguete.*

SR. BURGUETE TORRES: *Gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señorías. Efectivamente, las propuestas que ha defendido el señor Nuin en nombre de su grupo parlamentario hacen referencia básicamente a tres aspectos: la financiación extrapresupuestaria de la autovía Pamplona-Estella-Logroño, la venta de la participación que el Gobierno de Navarra tiene en Audenasa y la tercera hace referencia a la autovía transpirenaica que nos comunicaría con Europa.*

Efectivamente, el plan de carreteras tiene en el monto total que se sometió por parte del Gobierno de Navarra a este Parlamento una inversión de 1.387 millones de euros, que son unos 231.000 millones de pesetas, y con las propuestas que ha defendido el señor Nuin, efectivamente, deberíamos añadir unos 90.000 millones más a este ambicioso plan, con lo cual, de 231.000 millones de pesetas pasaríamos a unos 320.000 millones de pesetas. Efectivamente, se suele decir en política que el papel lo aguanta todo, pero lo bueno hay que hacerlo posible y a una inversión importantísima dentro del horizonte de 2002 y de 2009 de 231.000 millones de pesetas, o 1.387 millones de euros, añadir unos 35.000 millones de pesetas que podría suponer la compra por parte del Gobierno de Navarra de la participación que tiene el Estado en Audenasa más unos 55.000 millones de pesetas, que es la estimación prevista como inversión en la autovía Pamplona-Estella-Logroño, efectivamente, da muestras de lo irreal que puede ser este planteamiento.

En cuanto a la financiación extrapresupuestaria, yo me apuntaría a decir que el Gobierno de

Navarra no ha inventado nada, se trata de utilizar las vías que existen actualmente en cuanto a la financiación. Incluso otras comunidades autónomas gobernadas por diferentes partidos o por otros partidos afines al Partido Socialista o con las mismas siglas que el Partido Socialista están utilizando o van a utilizar a corto y medio plazo esa financiación. Yo creo que éste es un sistema novedoso y que va a hacer realidad una vieja aspiración, una vieja reivindicación que existía dentro de la Merindad de Estella, que era la construcción de esa autovía Pamplona-Estella-Logroño, vía de gran capacidad sobre la que se había hablado mucho pero que hasta este momento se había hecho poco. En ese sentido, baste recordar que en el anterior plan de carreteras, aprobado en el año 98, no hace muchos años, no más allá de tres años y medio, realmente, en cuanto a esta infraestructura, se recogía poco más que una reseña. Con lo cual, yo creo que hemos sido capaces mediante un sistema novedoso, un sistema moderno y un sistema posible poder hacer en un horizonte temporal muy corto, y estamos hablando de 2002-2007, un eje vertebrador de la Comunidad Foral de Navarra y generador de riqueza, como se ha demostrado que son las autovías, en este caso la autovía del norte, la autovía de la Barranta y esperemos también que lo sean la autovía de Pamplona-Estella-Logroño y la autovía de Pamplona-Jaca.

Realmente, respecto a la propuesta de compra o venta, depende de cómo se quiera enfocar, de la participación que el Gobierno de Navarra tiene en Audenasa, éste también ha sido un tema debatido en otros momentos en el ámbito parlamentario. Yo me resisto a aceptar esa falacia que se viene utilizando de que con eso el Gobierno de Navarra pierde la titularidad de la carretera. La carretera, la A-15, siempre va a ser patrimonio de la Comunidad Foral de Navarra, en este caso lo único que se plantea, y nosotros lo hemos apoyado, ha sido la venta de la participación que el Gobierno de Navarra tiene en esa empresa, no la venta de la carretera, de la A-15, que es un patrimonio foral, como he dicho, y lo único que se transfiere en este caso, cuando se produzca la venta, será la gestión, y lo que se hace es una capitalización sin ánimo de perder patrimonio, sin ninguna voluntad de perder el patrimonio que tiene la Comunidad Foral de Navarra. Fruto de esa capitalización que se iba a plantear o que se está planteando, y que, como he dicho, nosotros defendemos, lo que se va a poder hacer es derivar importantes fondos para atender el segundo problema que tiene la sociedad navarra, y así lo demuestra el navarrómetro presentado en el día de hoy, como es el problema de la vivienda. En esa línea, con la venta de esa participación que tiene el Gobierno de Navarra en esa empresa pública, que es Audenasa, se plantea hacer un ambicioso plan de choque para atacar el segundo

gran problema que tiene la ciudadanía navarra, que, como he dicho, es la vivienda.

Además, nosotros, como grupo parlamentario y como formación política, hemos exigido al Gobierno de Navarra, que ha sido receptivo a esta propuesta, que se mantengan los mismos precios de peaje por la utilización de esa vía de gran capacidad, que es la A-15; también hemos abogado porque se sigan manteniendo los derechos laborales de los trabajadores, conseguidos después de muchos esfuerzos, que, además, este Parlamento ha sido partícipe y conocedor de esa situación.

Como he comentado al inicio, el planteamiento que hace Izquierda Unida es que sea el Gobierno de Navarra el que compre, fruto de que tiene una posición preeminente y preferente, la parte del Estado. Realmente, estaríamos hablando de que si el Gobierno de Navarra va a ser capaz de recibir unos fondos que pueden cifrarse en unos 30.000 o 35.000 millones de pesetas, poniendo como referencia esa cantidad, que tendríamos que añadir a estos 231.000 millones de pesetas, 1.387 millones de euros. Si a eso le añadimos, además, los 55.000 millones de pesetas que se plantean en la propuesta de resolución de Izquierda Unida como fruto de la financiación presupuestaria para hacer realidad la autovía Pamplona-Estella-Logroño, pues, efectivamente, damos muestra de que para nosotros es imposible atender todas y cada una de las propuestas en los términos en los que están planteadas.

Nosotros entendemos que hay que atacar el tema de la vivienda y se va a atacar con esa iniciativa de un plan de choque fruto de los recursos que va a reportar a la Hacienda Foral la venta de la participación en Audenasa, y entendemos que esta financiación extrapresupuestaria de la autovía Pamplona-Estella-Logroño va a hacer que este ambicioso plan de carreteras con esa importante inversión sea una realidad. Si no, debemos ser conscientes de que deberíamos destinar 55.000 millones de pesetas para poder ejecutar con financiación presupuestaria, tal y como se plantea en nombre de Izquierda Unida, la autovía Pamplona-Estella-Logroño y muchas de las iniciativas contenidas en este plan no iban a poder ejecutarse porque, efectivamente, no iba a poder haber fondos dentro del ámbito presupuestario para hacerlas realidad.

Por último, y acabo con esto, se habla de que éste es un sistema más caro. Cualquiera diría que la Hacienda Foral tiene en una caja, grande, evidentemente, los 55.000 millones para hacer realidad esa autovía Pamplona-Estella-Logroño, y parece como que como tenemos ese dinero no tendríamos que ir a ninguna financiación, pero hay que ser conscientes de que hasta ahora en esta tierra no se tienen en una caja mágica esos 55.000 millones de pesetas, como tampoco se tuvo el dine-

ro para hacer la autovía de la Barranca o la autovía del norte y que realmente en aquellos casos se fue a una financiación, llámesele extrapresupuestaria o llámesele presupuestaria, pero en cualquiera de los casos con recursos no propios de la Hacienda Foral, con recursos externos a la Hacienda Foral, que nos han venido costando y que nos siguen costando unos importantes intereses.

Yo discrepo de esa afirmación que se ha hecho de que va a ser mucho más caro. Realmente, hay quienes defendemos que este sistema en absoluto es más caro que lo que nos ha salido la realización y la financiación de otras vías de gran capacidad como la autovía de la Barranca y la autovía del norte, porque hay que reconocer que Navarra no tiene en cash, en liquidez, esa cantidad para hacer realidad esa autovía, sino que realmente en ese caso tendría que ir a una emisión de deuda pública o a una financiación presupuestaria con una agrupación de bancos, en cualquiera de los casos una cantidad que no tenemos y que tendríamos que pedir y, como consecuencia de ese préstamo, es evidente que tendríamos que pagar una serie de intereses, como ocurre, entendemos nosotros, en este sistema extrapresupuestario.

Por último, se hacen referencias también a la necesidad de la autovía transpirenaica. Nosotros entendemos que es necesario que Navarra cuente con una vía de gran capacidad conectada yo creo que con Francia, el señor Arroyo ha dicho que con la Baja Navarra, bueno, con Francia o con Europa. ¿Que también es esto? Depende, efectivamente, el retraso en las propuestas de algunos grupos nos hace dudar de que vayamos hacia delante, pero no lo digo por nada, sino que realmente nosotros entendemos que es necesario que haya una salida a Europa y en esa línea entendemos que no pueden estar enfrentadas esa necesidad de una vía transpirenaica con la potenciación de la red secundaria, tal y como se plantea en algunas de las medidas del plan, y por ello entendemos que se plantean mejoras de los trazados actuales en la zona prepirenaica y en la zona pirenaica de la Comunidad Foral de Navarra. Entendemos que también se recoge la necesidad de establecer una salida a Francia y, por encima de todo, esto tiene que estar sujeto a un acuerdo interinstitucional entre el Gobierno de Navarra y las autoridades francesas, representantes legítimos del pueblo francés y, además, tiene que estar ejecutada con un gran respeto medioambiental porque, efectivamente, es una zona muy sensible a los ataques de grandes obras públicas, pero nosotros hemos entendido y también lo entendemos en este momento que la conservación y el desarrollo pueden y deben ser posibles y por ello entendemos que con un buen estudio de impacto medioambiental y con unas completas medidas correctoras esa vía de gran capacidad, esa vía

transpirenaica que nos comunica con Europa es perfectamente posible. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Burguete. Su turno de réplica, señor Nuin.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, quiero agradecer los apoyos que se han manifestado a las propuestas que presentamos. En relación con los argumentos que se han expuesto en contra de las mismas, haré alguna consideración, aunque sea brevemente.*

En relación con la financiación extrapresupuestaria, se afirma que si se opta por la financiación presupuestaria de la autovía Pamplona-Estella-Logroño, habría que poner encima de la mesa 55.000 millones de pesetas, como si resultase que el coste de financiación de esa infraestructura, esos 55.000 millones de pesetas, no lo van a pagar los navarros. Por supuesto que lo van a pagar los navarros, que lo sepan todos, porque igual algún ciudadano al escuchar algunas intervenciones piensa que los ciudadanos no van a tener que pagar. Los ciudadanos van a tener que pagar ese coste, y, evidentemente, es cuestión de buscar el sistema que sea más eficiente financieramente, que sea menos caro y que también sea más transparente y más objetivo y que dé un mejor y mayor control a la Administración a lo largo de todo el proceso.

Nosotros, valorando estos parámetros, desde luego, no nos gusta el sistema de financiación extrapresupuestaria, ni creemos que se haya acreditado su necesidad, y volvemos a insistir en esto, porque el Gobierno de Navarra insiste y el único argumento que ha dado para optar por esta financiación extrapresupuestaria es que no se puede financiar de forma presupuestaria, que es imposible, y, por tanto, hay que optar por el segundo método. No ha demostrado las bondades, vamos a decirlo así, del sistema de financiación extrapresupuestaria, el valor añadido que pudiera tener el sistema, en absoluto, sino que ha intentado simplemente decir que como no se puede optar por la financiación presupuestaria porque hay que recurrir al endeudamiento, etcétera, tenemos necesariamente que ir por esta segunda vía, y esto es absolutamente falso.

Decía el señor Burguete, y tiene razón, que las administraciones públicas tienen que dotar estas infraestructuras a base de captar capitales y financiación externa a los recursos ordinarios de la Administración, y esto es cierto, pero es que esto mismo se va a hacer con la empresa concesionaria, adjudicataria de la contrata de construcción y financiación de esta autovía, que va a recurrir a capitales externos, va a financiar, va a hacer frente a sus costes con créditos de instituciones financie-

ras. ¿Qué sucede aquí? Que estos créditos no los puede firmar o contratar directamente la Administración, sino que los contrata un tercero que luego va a pasar a la Administración el coste. ¿Qué coste? El coste de esos capitales más su intermediación, y esto es lo que va a suceder aquí y por eso nos va a salir más cara la construcción de esta autovía. Por lo tanto, es evidente, a nuestro juicio, que no da ningún valor añadido, que no aporta nada positivo este sistema. Y repetimos desde Izquierda Unida: el Gobierno de Navarra no ha remitido a este Parlamento ni un solo estudio financiero, ni un solo estudio de costes, ni un solo informe, ni un solo análisis mínimamente serio que avale la bondad de este sistema de financiación extrapresupuestaria. No ha aportado absolutamente nada a este debate en este Parlamento a lo largo de estos dos años en los que esta cuestión va y viene en este Parlamento.

En relación con la autopista de Navarra, la A-15, francamente, ya poco se le puede creer a este Gobierno. Nosotros, desde luego, no le damos ninguna credibilidad a lo que diga este Gobierno en relación con esta cuestión. ¿Por qué? Porque todos podemos recordar que el Presidente del Gobierno no hace mucho salía ante el Pleno del Parlamento y hablaba de que el coste de rescate de la concesión administrativa de la A-15 arruinaría a Navarra, que costaría 150.000 millones, 100.000 millones, 125.000 millones, y ahora es el propio Gobierno el que pone la cifra de 30.000 millones. A partir de ahí, para nosotros este Gobierno no tiene ninguna credibilidad en todo lo que diga sobre esta cuestión, y no hace mucho también, cuando se debatió una moción en el Pleno del Parlamento de Izquierda Unida reclamándole al Gobierno que no participara en un proceso de privatización de la A-15, salía el Presidente del Gobierno y se comprometía ante el Parlamento a que el 50 por ciento de Audenasa propiedad del Gobierno de Navarra no entraría en el proceso de privatización. Evidentemente, todo esto no ha sido mantenido por este Gobierno y por el Presidente, con lo cual, en esta cuestión, reiteramos que para nosotros la credibilidad del Gobierno de Navarra no existe.

Y, cuando se trata de intentar vender esta venta del 50 por ciento, estos posibles 30.000 millones que supondrían de ingreso con un plan de choque para la vivienda, de momento sólo tenemos unos cuantos titulares de periódico, aquí no tenemos encima de la mesa ningún plan serio con fechas, con presupuestación, con actuaciones concretas, con objetivos concretos a cumplir, no tenemos más que unas declaraciones más o menos sugerentes o atractivas y unos cuantos titulares de periódicos, pero realmente y concretado un plan de choque que pueda recibir ese calificativo, de momento no tene-

mos nada encima de la mesa y ningún compromiso con fechas y con presupuestación serio y que merezca ese nombre por parte del Gobierno de Navarra.

Finalmente, en relación con la autovía a Francia, nosotros hemos sido bastante moderados con la redacción de la propuesta de resolución que hemos planteado, porque lo que venimos a decir es que en el actual nivel en el cual está este proyecto de estudios, respecto a sus costes, respecto a sus afecciones medioambientales, lo único que pedimos es prudencia para que no se tome la decisión política en firme de avalar un proyecto que todavía está, a nuestro juicio, como decíamos en la propuesta de resolución, muy poco trabajado, muy poco debatido y muy poco estudiado.

A nuestro juicio, eso requeriría una prudencia mayor por parte del Gobierno de Navarra a la hora de dar ese apoyo como lo hace en el plan de carreteras de Navarra 2002-2009. Por lo tanto, lo que planteamos es un compás de espera para que, realmente, si se tiene que dar en un momento dado ese apoyo, lo sea, desde luego, con base en argumentos y datos mucho más serios y mucho más consistentes que con los que ahora contamos para abordar esta posición. Nada más y gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Gracias, señor Nuin. Antes de pasar con la siguientes propuestas, vamos a votar las propuestas del grupo Izquierda Unida de Navarra-Nafarroako Ezker Batua. Le quiero preguntar al señor Nuin si acepta el cambio que propone el señor García Adanero para la propuesta número 4. De ser así, se incorpora como corrección técnica. De acuerdo, se acepta. Pasamos a votar la propuesta número 1. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 3 a favor, 7 en contra y 4 abstenciones.

Pasamos a votar la propuesta número 2. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 4 votos a favor, 7 en contra y 3 abstenciones.

Propuesta número 3. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Hay empate, con lo cual, segunda votación. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Tercera votación. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada.

Propuesta número 4. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda aprobada por unanimidad, por 14 votos.

Propuesta número 5. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada por 4 votos a favor, 10 en contra y ninguna abstención.

Propuesta número 6. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? 7 votos a favor y 7 votos en contra. Queda rechazada.

Propuesta número 7. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada por 4 votos a favor, 7 en contra y 3 abstenciones.

Propuesta número 8. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada por 4 votos a favor, 7 en contra y 3 abstenciones.

Propuesta número 9. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada por 4 votos a favor, 10 en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 10. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda rechazada por 6 votos a favor, 7 en contra, 1 abstención.

Pasamos a debatir las propuestas del grupo Convergencia de Demócratas de Navarra. Tiene la palabra el señor Burguete.

SR. BURGUETE TORRES: Gracias, señor Presidente. Efectivamente, son dos enmiendas o dos propuestas de resolución sólo, y son sólo dos porque es conocido que ha habido un importante proceso de negociación con el Gobierno de Navarra en la fase previa antes de presentar el plan al Parlamento de Navarra y por eso damos nuestro apoyo y compartimos el plan en los términos y en los planteamientos presentados a esta Cámara.

Es verdad que este es un ambicioso plan de carreteras 2002-2009, que tiene como función más importante reequilibrar el territorio y seguir avanzando en el fomento de la igualdad de oportunidades, y yo creo que el reto no es hacer un buen plan, que en este caso yo creo que se ha conseguido, sino que el gran reto que a partir de esta tarde tenemos es que ese plan sea una realidad, se cumplan todas y cada una de las obras previstas y, además, se ejecuten en las fechas previstas.

Nosotros entendemos, además, que este plan ha recogido básicamente todas las propuestas de resolución aprobadas en la Comisión Especial de Vías de Gran Capacidad que creó este Parlamento hace aproximadamente un año, donde hubo un intenso y profundo debate sobre las necesidades en materia de infraestructuras. Como consecuencia de aquel proceso y de este plan, yo creo que si realmente se cumple el plan en los términos previstos tendremos una importante renovación de la red viaria de la Comunidad Foral de Navarra con la ejecución de importantes obras anheladas y tenidas siempre como grandes objetivos pero que hasta este momento no habíamos sido capaces de encontrar la fórmula para hacerlas una realidad, y al hablar en estos términos me refiero a la autovía Pamplona-Estella-Logroño y a la autovía Pamplona-Jaca-Huesca-Lérida, que también está contemplada en el plan de carreteras.

Pero eso no quiere decir que en este plan se haya olvidado lo que se conoce como la red secundaria, esos otros pequeños tramos de carretera que unen diferentes localidades y que hacen mucho más interesante y que mejoran la comunicación y la calidad de vida de los ciudadanos. En este plan está también recogida toda esa serie de carreteras de la red secundaria, como decía, pero había algunos aspectos, desde nuestro punto de vista, que eran mejorables, y en ese sentido hemos presentado dos pequeñas actuaciones menores en cuanto a la consideración presupuestaria y también en cuanto a los tramos, pero que realmente dan muestras de la sensibilidad que a la hora de la elaboración de este plan se ha tenido. No sólo se ha hecho hincapié en las grandes obras, en los grandes ejes, sino que también se tienen en cuenta las pequeñas obras en cuanto a cantidad y a la distancia de la red de carreteras. Por ello, se plantea la mejora de los accesos al Valle de Yerri por Grocin, una inversión que se prevé que tenga un coste presupuestario de poco más de dos millones de euros, que estaba recogido con una longitud de dos kilómetros y nosotros planteamos ampliar a seis kilómetros y planteamos su ejecución para los años 2005 y 2006.

La segunda propuesta de resolución hace referencia a la comunicación entre Viana y Aras. No estaba recogido en el plan de carretera en ninguno de los términos. Es verdad que también hay una propuesta de resolución parecida del Partido Socialista, concretamente la número 25, pero nosotros entendíamos que al albur de la mejora de las infraestructuras de la zona de Estella, de la Merindad de Estella, de la autovía Pamplona-Estella-Logroño, esta comunicación entre Viana y Aras no estaba lo suficientemente recogida. Por ello, planteamos una inversión de tres millones de euros, con una longitud inicialmente prevista de unos ocho kilómetros y con un plazo de ejecución previsto para los años 2005 y 2006. Como he dicho, es una muestra de que realmente no sólo se atacan las grandes obras sino que también las pequeñas comunicaciones entre localidades deben ser tenidas en cuenta y deben ser convenientemente recogidas en este plan. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Burguete. ¿Portavoces que deseen intervenir en el turno a favor? Tiene la palabra el señor Viedma.*

SR. VIEDMA MOLERO: *El voto de mi grupo va a ser favorable a las dos propuestas. Se ve claramente que una sí es una nueva actuación, la propuesta número 11, en la que se plantea mejorar el acceso al Valle de Yerri por Grocin a través de la NA-7008. Sin embargo, no ocurre lo mismo con la 12. Votamos a favor por no votar en contra de algo que va a mejorar, pero, evidentemente, el señor*

Burguete ha hecho referencia a la propuesta de resolución número 25, del grupo parlamentario socialista, en la que nosotros aportamos una solución mucho más viable y de futuro que la que se plantea aquí. Ustedes plantean sencillamente una mejora de un tramo de la NA-7230. Mi grupo plantea en la propuesta número 25 la construcción de una variante, y no es que sea un capricho de mi grupo, es que este tema, junto con todas las propuestas presentadas a esta Comisión están analizadas, estudiadas y pensadas con los afectados, sobre todo con los alcaldes y con los concejales de las zonas y de las carreteras que pasan por sus municipios. Y, en ese sentido, en esta zona de Viana y Aras los responsables del grupo del Partido Socialista planteaban que la mejor solución era la construcción de una variante en lugar de una mejora de esa carretera. Nada más.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Viedma. Señor Goikoetxea.*

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: *Muchas gracias. Simplemente, quiero manifestar la postura favorable de nuestro grupo a éstas y a todas las propuestas de este tipo que sean puntuales por mantener la coherencia con la defensa que estamos haciendo de la mejora de la capilaridad de toda la red de Navarra. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Goikoetxea. Señor Arroyo.*

SR. ARROYO LEATXE: *Simplemente, quiero anunciar mi abstención porque si ésta es una muestra de apoyo a la red local o a la red capilar o a la red secundaria, verdaderamente es una muestra un poco casi diminuta. Efectivamente, ése es un poco el chiste. Decíase que en el plan existen otra serie de actuaciones a ese nivel, pero esas actuaciones suponen el 20 por ciento del presupuesto del plan. Es decir, mientras que la red de este tipo, las pequeñas carreteras que unen las poblaciones de Navarra suponen un 50 por ciento del total de kilómetros de la red de carreteras de Navarra, la inversión que se prevé en el plan es de más o menos el 20 por ciento. Ése es el motivo por el que me voy a abstener.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Arroyo. ¿Turno en contra? ¿Portavoces que desean intervenir? No hay turno en contra. Señor Burguete, turno de réplica.*

SR. BURGUETE TORRES: *Muy brevemente. Comparto alguno de los extremos planteados en el apoyo a estas propuestas de resolución. Efectivamente, lo de que sí con una denominación o con otra, mejora o ensanche, o con la necesidad de establecer una variante o la forma y metodología*

que hemos explicado nosotros en cuanto a las longitudes, las características de la obra, las inversiones, la planificación, yo creo que eso no es discutible, bueno, es discutible pero en este caso yo creo que no pasa nada y nosotros apoyaremos también la número 25, del Partido Socialista, porque entendemos que nosotros no tenemos que jugar a un análisis técnico de si lo mejor es la mejora, la ampliación o es la ejecución de una variante. A partir de ahí, el Departamento de Obras Públicas, con todos los medios técnicos a su alcance, tendrá que ver cuál es la mejor solución que se puede plantear para comunicar la localidad de Viana con la localidad de Aras, si se tiene que ejecutar una variante nueva, una carretera nueva o si realmente la solución pasa por la mejora y ensanche de la carretera actual. Nosotros tampoco hemos hecho un gran análisis porque en nuestra casa no tenemos técnicos que expresamente aporten soluciones a esta serie de cuestiones. Yo no sé si los tiene el Partido Socialista, aunque me da la impresión de que sí por las propuestas de resolución posteriores, porque incluso se dice por dónde tiene que pasar la variante, si por un término municipal o por otro. Nosotros, en este sentido, hemos sido mucho más asépticos diciendo que, efectivamente, se haga y se mejore esa carretera y que luego ya con los medios técnicos que el Departamento de Obras Públicas tiene a su alcance decida cuál es la mejor solución que se puede aportar.

En cuanto al comentario que ha hecho el señor Arroyo, ¿qué quiere que le diga? Yo sigo sin entender si con la no presentación de ninguna propuesta de resolución por parte de Batasuna se supone que el plan es fantástico, que es una barbaridad o que esto no sirve para nada. Además, luego me critica que lo que digo yo es que con esto se demuestra un apoyo a la red secundaria, pues, efectivamente. Nosotros entendíamos que la red secundaria está suficientemente contenida en las propuestas del plan y había algunos aspectos, no sólo éstos, sino otros que han presentado otros grupos que vamos a ver a lo largo tarde y que vamos a apoyar, por lo menos nosotros, que realmente demuestran que ha habido un interés constructivo en hacer un plan lo más concreto posible. Pero, que usted me critique cuando no ha sido capaz de presentar ninguna iniciativa, pues a partir de ahí sólo entiendo que puede estar de acuerdo con todas las propuestas que ha hecho el Gobierno de Navarra, porque me cuesta creer que no esté de acuerdo con ninguna de las que ha hecho. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Gracias, señor Burguete. Vamos a pasar a votar las dos propuestas del grupo Convergencia de Demócratas de Navarra. ¿Votos a favor de la propuesta número 11? ¿Votos en contra?

¿Abstenciones? Queda aprobada por 13 votos a favor, ningún voto en contra y 1 abstención.

Propuesta número 12. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Queda aprobada por 13 votos a favor, ninguno en contra y 1 abstención.

Pasamos a debatir las propuestas del grupo Socialistas del Parlamento de Navarra. Tiene la palabra el señor Viedma.

SR. VIEDMA MOLERO: Gracias, señor Presidente. Vamos a ver qué propuestas son realmente las que el Gobierno y CDN tienen voluntad de aceptar, porque con las propuestas hasta ahora presentadas dudamos mucho. Es verdad que en cuanto a las que realmente tienen enjundia, que eran las de Izquierda Unida, entendemos el planteamiento cuando se habla del tema extrapresupuestario, pero no entendemos que se haya rechazado la 10 que es muy clarita en cuanto a planteamientos concretos con respecto a la concreción urgente de la autovía Medinaceli-Tudela. No sé qué razones hay en el Gobierno para decir que no y vamos a ver realmente ante nuestras propuestas, que, insisto en ello, son propuestas que emanan de los alcaldes y concejales de las zonas por donde pasan todas las actuaciones del plan director de carreteras de Navarra, dónde quedan las aseveraciones y los llamamientos que el señor Consejero hizo tanto en el Pleno como en esta propia Comisión el pasado 1 de octubre cuando aseguró que el documento que estamos debatiendo y votando hoy era un documento abierto, que esperaba que los grupos aportaran lo mejor y esperaba que este plan fuera el mejor plan director de carreteras para Navarra, porque eso era lo que están demandando los ciudadanos, y llamaba, en definitiva, al consenso para que haya una continuidad, como la ha habido en los anteriores planes, de máximo consenso en el plan director de carreteras.

La propuesta número 13, del grupo parlamentario socialista, precisamente hace mención a esta cuestión. Habla, por un lado, de que el plan de carreteras no debe suponer el mantenimiento de las estructuras viarias, que es lo que plantea el Gobierno en muchas ocasiones en su plan director, retomar cosas que ya se empezaron en ejercicios anteriores o culminar otras carreteras también ya planteadas en el primer plan director. Entendemos que debe ser un plan estratégico de desarrollo de Navarra que dote a todas las zonas de las infraestructuras necesarias para su desarrollo social, industrial, turístico y económico, en general. Hablamos de que tiene que ser un plan que permita un desarrollo equilibrado de toda Navarra y que debe solucionar los graves problemas de tráfico existentes. Culminamos la propuesta número 13 hablando precisamente de lo que ha venido hablando el Consejero, pero nosotros queremos que se plasme en concreción. Hablamos de un pacto polí-

tico para modernizar las infraestructuras viarias de Navarra.

En la propuesta número 14, similar a la que hemos visto anteriormente, se habla de la autovía Tudela-Medinaceli, y planteamos que se inste al Gobierno de España a impulsar de manera decidida la construcción de la vía Navarra-Medinaceli, priorizando las actuaciones relacionadas con el tramo Medinaceli-Tudela, que debe estar finalizado para su cohesión con el tramo Madrid-Medinaceli. En el punto 2 de esta misma resolución hablamos de instar al Gobierno de Navarra a establecer un convenio con el Estado para abordar el punto anterior. En el punto 3 planteamos estudiar los posibles trazados por Navarra, incluyendo la posible potenciación del eje Tudela-Tarazona, que consideramos que podía ser una buena opción para desarrollar esta futura autovía.

En la propuesta número 15 hablamos de las vías de conexión con Francia y planteamos que debe abordarse la construcción de una carretera internacional de altas prestaciones de Bera a Bayona. Recordemos que de este tema nada se habla en el plan director de carreteras, sin embargo, la Comisión Especial para el Estudio del Futuro de las Vías de Gran Capacidad de la Comunidad Foral, es decir, este Parlamento acordó proseguir con los estudios necesarios y convenir con las autoridades francesas la redacción del anteproyecto y estudio de impacto ambiental correspondiente a esta autovía transpirenaica. Sin embargo, el Gobierno en sus 146 actuaciones no hace ninguna mención a la misma.

En la propuesta 16, sobre la autovía Pamplona-Jaca, pasa algo muy similar que en las tres anteriores. No se hace ninguna referencia a la misma en el plan director. Nuestro grupo entiende que se debe cumplir con lo que el Parlamento acordó, y en ese sentido plantea que deberían realizarse las actuaciones de desdoblamiento Noáin-Idocin, compatibles con buscar el acuerdo con el Estado para la financiación de esta autovía. Recordemos también que la actuación prevista en esta autovía Pamplona-Jaca viene reflejada en el número 9, pero simplemente se aborda con una declaración de buenas intenciones y no se establecen los mecanismos ni las actuaciones necesarias para iniciar ese desdoblamiento Noain-Idocin lo antes posible.

Ya hemos discutido sobre la autovía Pamplona-Logroño en las propuestas anteriores. En la primera parte nosotros venimos a mostrar nuestro desacuerdo con el peaje en la sombra y con el sistema de financiación, pero al mismo tiempo decimos que esto está superado ya, está decidido y que lo que hay que afrontar es la construcción y la ejecución de la misma lo antes posible. En ese sentido, planteamos con dos resoluciones posteriores que no quedará completada la misma si no se contempla

su terminación y su conexión con Logroño. Recuerdo a sus señorías que los alcaldes y concejales de aquellas zonas han venido anunciando que esta autovía no tiene terminación, o por lo menos su terminación concluye en el término municipal de Viana y no se contempla ninguna conexión ni con la A-68 ni con la Nacional 232, cuando nosotros planteamos que debe hacerse, y debe hacerse, además, a través de un puente que cruce el río Ebro.

La propuesta 18 trata sobre la autovía Pamplona-Logroño. Planteamos el desdoblamiento de la Nacional 232 a su paso por Navarra y el enlace de esa autovía Pamplona-Logroño con la N-232.

En la propuesta 19 planteamos el enlace de la autovía Pamplona-Logroño con la autopista A-68.

A partir de aquí descendemos a otras vías y a otras carreteras secundarias, por así llamarlo. Hemos contemplado en los primeros planteamientos las vías de gran capacidad y ahora entramos un poquito en lo que, insisto en ello, los alcaldes y concejales de nuestro grupo han venido planteando con respecto a algunos planteamientos que en el plan director se hacen. En este sentido, se plantea en la propuesta 20 una nueva actuación, como es el eje Álava-Acedo-variante de Mues-Los Arcos-Lodosa, enlace de este eje con la A-68 como vía rápida para resolver los problemas de tráfico que hay en esa zona en estos momentos.

La propuesta 21 trata de nuevo de la vía Álava-Acedo-Estella. La 22 es una propuesta de nueva actuación del eje Estella-Tafalla-Sangüesa. La 23 trata sobre el enlace de Lodosa con la autopista A-68. La 24 es una nueva actuación de mejora de las carreteras de Allo-Lodosa, Ancín-Urbiola, Urbio-la-Allo, Estella-Dicastillo, Dicastillo-Allo.

La 25 plantea una variante entre Viana, Aras y Aguilar. La 26 es una propuesta de variante en Azagra, y, efectivamente, planteamos dónde debe construirse y cuál debe ser el proyecto en cuanto a la construcción de esa variante.

En la 27 planteamos una nueva actuación, como es la construcción de un puente que conecte Azagra con Calahorra. De esta forma, dicha zona quedaría conectada con la A-68. En la propuesta 28 proponemos una variante y mejora de intersección de Los Abetos, que es una nueva actuación no contemplada en el plan de carreteras.

La propuesta 29 trata de algo que ya está contemplado en el plan de carreteras, pero planteamos que se avance en la construcción de una variante entre Valtierra por la NA-134.

La propuesta 30 es también una nueva actuación y planteamos la construcción en Valtierra de un nuevo enlace con la A-15, dirección a Zaragoza. Como saben sus señorías, actualmente sólo hay un enlace dirección Pamplona.

La 31 es una nueva propuesta, la conexión de Cortes con la autopista A-68. La 32 es una nueva actuación, de nuevo: el desdoblamiento de la Nacional 232 desde El Bocal hasta Cortes, y planteamos que se haga en una misma fase.

La 33 es una nueva actuación, la variante de Cortes. La 34, variante Buñuel-Cortes-Mallén. La 35, mejora de la carretera que une Mallén, Cortes y Novillas. La 36 es la circunvalación en Corella. La 37 plantea afrontar los estudios necesarios para la futura circunvalación o una posible futura circunvalación norte perimetrando el casco antiguo de Tudela. Se trata de dar soluciones al caos circulatorio provocado por la peatonalización iniciada y sin alternativas.

La 38 es una nueva actuación, la carretera local Tudela-Castejón, paralela al cauce del Ebro. La 39 es una nueva propuesta, la variante en Cabanillas.

La 40 es una propuesta nueva, relacionada con una desgravación fiscal del importe de los peajes de la A-15. Como saben sus señorías, queremos seguir potenciando los peajes blandos, lógicamente, en contradicción con lo que el Gobierno pretende de privatizar en estos momentos esta vía, de manera que posiblemente sea imposible ni siquiera mantener esos peajes blandos.

La 41 plantea el enlace de la A-15 en Unzué-Mendivil. La 42, paso subterráneo para el ganado en Narvarte. Es un planteamiento que se viene haciendo por un colectivo de vecinos, algunos de los cuales tienen ganado en esa zona. Esta propuesta fue ratificada por el Ayuntamiento de Narvarte y, sin embargo, en la actuaciones para la construcción de esa carretera Nacional 121 se plantea que el ganado cruce, al igual que los vehículos, por la carretera Nacional 121.

La 43 plantea desplazar trescientos metros de Lorca el proyecto o el paso de la autovía Pamplona-Logroño. Es también una demanda vecinal que algún otro grupo también recoge. Este problema se viene demandando desde hace tiempo y es que en estos momentos, si se construye la autovía Pamplona-Logroño a cincuenta metros del núcleo urbano el problema de contaminación ambiental y acústica será muy importante para los vecinos de ese pueblo.

La 44 es el desdoblamiento del vial Mendillorri-rotonda de Tejería. En estos momentos no está culminado el desdoblamiento del vial de la ronda este y consideramos que hay verdaderos problemas, entre ellos los de la zona industrial de Talluntxe y otras zonas donde son verdaderos cuellos de botella para la circulación.

La 45 es el estudio para la construcción de una futura ronda este. En línea con la anterior, consideramos que en estos momentos está sufriendo un

importante tránsito pesado la actual ronda este que no va a resolver el futuro tráfico de lo que es Pamplona y su comarca, y para ello planteamos un estudio que determine si sería realmente conveniente abordar una nueva ronda, una gran ronda que circunvale en estos momentos todo lo que es Pamplona y su comarca.

Ésas son las treinta y tres propuestas del grupo parlamentario socialista. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Señor Viedma, ¿quiere defender ahora las dos propuestas in voce de su grupo? Las hemos numerado como propuesta in voce número 1 la del puente para el acceso rodado en la parte sur del núcleo urbano de Sangüesa y como propuesta in voce número 2 la otra, la de la zona industrial de Talluntxe.

SR. VIEDMA MOLERO: Muchas gracias, señor Presidente por recordármelo. Hemos presentado dos propuestas in voce, las dos tienen que ver con problemas de actualidad y de última hora. Nuestro planteamiento es la construcción de un nuevo puente para el acceso rodado por la parte sur al núcleo urbano de Sangüesa. Se trata con esta nueva propuesta de actuación de dar solución a los problemas que origina el puente actual. Estamos hablando de un puente que tiene más de cien años, aunque se manifestó por parte del Consejero que no hay ningún problema, que no hay ningún riesgo, pero se ha demostrado que estos puentes metálicos, traspasado ese umbral de esos años, empiezan a generar problemas y no sería el primero que ha dado más de un susto a algunas poblaciones. Además, a esto se une el hecho de que hay una afección importante a la portada de la iglesia de Santa María, temas que también han salido estos últimos días y que incluso Príncipe de Viana va a realizar un estudio de esa puerta de la iglesia de Santa María la Real de Sangüesa para comprobar su estado. Todo apunta a que es la polución la que está haciendo que ese monumento pueda terminar en arena si no se da una solución rápida al tema del tráfico por la zona donde está el monumento. Por lo tanto, ése es el argumento fundamental, nosotros planteamos la construcción de un nuevo puente que entre en Sangüesa. No es válido decir que hay viales suficientes, hay otros viales pero que, desde luego, no conectan directamente con el núcleo urbano de Sangüesa.

La propuesta in voce número 2 es una propuesta que no cuantifica, no plantea concreción pero recoge las propuestas de vecinos, usuarios y también las propuestas que ha realizado una asociación de empresarios del polígono industrial del Valle de Aranguren en la que plantean que aquel polígono industrial que está pegando a la actual zona comercial Morea-Leclerc y Talluntxe, desde luego, es un verdadero infierno imposible de poder

transitar en determinados horarios, en horas punta y, desde luego, vienen a plantear, lo han denunciado públicamente, ayer mismo con un artículo de opinión que firma Javier Iriarte Lusarreta, que es el gestor de esta asociación, titulado Calvario al volante cuando se pasa por Talluntxe y por la zona de La Morea-Leclerc, vienen a plantear que se hagan nuevos viales en la zona industrial de Talluntxe y en la zona comercial de La Morea-Leclerc, lógicamente, en coordinación con los ayuntamientos afectados, que en este momento son Pamplona, Galar, Valle de Aranguren y Noáin, afrontar estudios que planteamos para la construcción de nuevos accesos a esas zonas. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Viedma. ¿Portavoces que desean intervenir en el turno a favor? Me ha parecido ver que todos. Tiene la palabra el señor García Adanero.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Muchas gracias, señor Presidente. Votaremos a favor del conjunto de las propuestas, por lo que entendía que era más lógico intervenir en el turno a favor.*

En cuanto a la primera propuesta, yo creo que el Partido Socialista, una vez más, entiende que si el Partido Socialista vota las cuestiones esto funciona y, si no vota las cuestiones, esto no funciona, porque decir que, si se incluyen todas las propuestas que ha preparado el Partido Socialista, entonces se puede hacer un pacto político para modernizar las infraestructuras viarias de Navarra, nos parece que es un poco, como digo, afirmar que si él no está incluido en las propuestas que se firman, lógicamente, éstas no sirven para modernizar la Comunidad.

Hay que decir, en ese sentido, que en su momento, cuando se hizo la Comisión Especial de vías de gran capacidad, el Partido Socialista no votó a favor de las mismas, sin embargo, ahora habla de ellas diciendo que han contribuido al desarrollo, y nos alegramos de que se vaya sumando.

También hay que decir que, por supuesto, es un documento abierto, un plan abierto y que, además, ellos han tenido oportunidad de debatir en la Comisión, como el resto de los grupos parlamentarios, y fuera de la Comisión, porque fueron invitados a debatir este tema con Unión del Pueblo Navarro y declinaron la invitación y prefirieron venir al Parlamento a debatirlo, cosa que nos parece muy legítima, pero lógicamente luego, cuando dicen que hay que traer las propuestas con número de votos suficientes al Parlamento, no se estarán refiriendo a la no invitación a su grupo, porque, como es conocido, por lo menos por el portavoz del grupo socialista, no por el resto de los

portavoces, fueron invitados pero prefirieron, como se suele decir vulgarmente, verse las caras en el Parlamento y, lógicamente, aquí veremos la propuesta en la medida en que podamos.

Dicho esto, y pasando a las propuestas, vamos a votar que sí a la propuesta número 14. No hemos votado a la de Izquierda Unida pero a la del Partido Socialista votamos que sí porque entendemos que está mejor que la de Izquierda Unida. Esa pregunta que se hacía el señor Viedma ya tiene la respuesta.

Vías de conexión con Francia. Viendo alguna propuesta, yo no sé si el portavoz socialista ha leído bien el plan, porque todos los demás grupos han presentado propuestas metiéndose contra la autovía transpirenaica y usted dice que no aparece. Una de dos: o todos los demás han visto una autovía que no existe o usted es el que no ha visto lo que otros sí han visto, pero, bueno, yo creo que en este caso la mayoría de portavoces han visto que existía la autovía transpirenaica.

En cuanto a una carretera internacional por Bera, desde luego, no sé por dónde quiere llevar la carretera, si por Ibardin o por Sare, pero cualquiera de los dos trazados nos parece, desde luego, poco adecuado y poco riguroso.

En cuanto a la 16, está redactado el proyecto, está recogida toda la actuación en el plan director de carreteras con presupuesto y con fechas, y las obras se van a contratar ya y se van a iniciar, por lo tanto, dice que no se habla nada de nada y resulta que dentro de pocos días estarán las máquinas ya trabajando en esa vía, por lo tanto, no sé si ha sido un problema en cuanto a las fotocopias o simplemente lo ha entendido de diferente manera que el resto.

En cuanto a las propuestas 17, 18 y 19, nuestro grupo haría una propuesta in voce para darle salida a esas propuestas suyas. En caso de que no aceptara esa propuesta in voce la presentaríamos de forma ordinaria con CDN, si así apoya tal propuesta, y la presentaríamos en todo caso después.

Por ir rápido, hay otra serie de propuestas que hacen ustedes pero que ya están incluidas en el plan, y si hay alguna duda en alguna concreta se le puede remitir a la propuesta concreta. En cuanto a las carreteras Allo-Lodosa, Ancín-Urbiola, Urbio-la-Allo, etcétera, sabe que esto ya está contratado con el proyecto de autovía de Logroño y los efectos administrativos ahí están, o sea que, por lo tanto, estas carreteras están tal y como usted cree que hay que ponerlas, como digo, están contratadas con el proyecto de autovía.

A Aras-Aguilar votaríamos que sí. Las variantes de Los Abetos, la de Valtierra, éstas son propuestas que están incluidas en el plan y ustedes lo que hacen es definir ya un itinerario determinado.

Nosotros entendemos que las instituciones tienen que hablar entre ellas, que existen unos trámites administrativos que están reglados así, que existe la exposición pública y que, lógicamente, existen las alegaciones, y que habrá que dar esos procesos y esos períodos para que sean las instituciones actúen como tales, no los representantes de un partido político que a usted le informan de cuál es la opción que ellos prefieren. Creemos que las instituciones deben funcionar como instituciones y, por lo tanto, que sea el Ayuntamiento de Valtierra en este caso o el de Azagra el que diga como institución cuál es la alternativa que él entiende necesaria pero en el trámite administrativo que le corresponde, no por medio de una propuesta de resolución a través del grupo parlamentario con el que tiene afinidad, en este caso, el alcalde.

En cuanto a las conexiones con la autopista A-68, nosotros entendemos que en algún caso se podría estudiar la conexión, pero, por ejemplo, estamos hablando del tema de Lodosa Como se sabe, se va a realizar ya una de las conexiones y, lógicamente, si ahora quisiéramos incluir la otra conexión, a lo que nos podría llevar, seguramente, es a retrasar la conexión que en este momento ya está aprobada. Supongo que ésa no será la voluntad del Partido Socialista y por eso nos remitimos a la propuesta que aparece en el plan director, que es la salida que en estos momentos se va a hacer. De todas formas, ya sabe que las salidas de autopista hay que negociarlas con la empresa y en su caso con el Ministerio de Fomento, y, claro, la empresa lógicamente puede tener más interés en unas que en otras y la negociación, lógicamente, podría paralizar, como digo, en unos casos propuestas que ya están en marcha y que creemos muy necesarias para las zonas y que en ningún caso hay que paralizar.

La variante de Cortes nos parece bien. La variante Buñuel-Cortes-Mallén también. Respecto a la travesía de la carretera que una Mallén-Cortes-Novillas, hay que decir que esto no es propio del plan director de carreteras, sino del plan de travesías que se firma entre los ayuntamientos, Administración Local y Obras Públicas y, por lo tanto, no es de este plan, no es materia de esta Comisión.

La circunvalación en Corella nos parece bien, y aunque aparece en la propuesta 81, es verdad que esta propuesta avanza un poco más en lo que puede ser la solución.

La circunvalación en Tudela, aunque no compartimos los motivos, sí nos parece adecuado que se haga el estudio. La carretera local Tudela-Castejón hay que decir que no es una carretera, no está en el plan director de carreteras y no está en el catálogo de carreteras de la Comunidad Foral porque se trata de un camino y, por lo tanto, no es

competencia tampoco del Departamento de Obras Públicas.

La inclusión de la variante de Cabanillas nos parece acertada. La desgravación del importe fiscal, lógicamente, tampoco es del plan director de carreteras sino de norma fiscal, y en ese caso pueden hacer la propuesta ahora que se ha remitido una propuesta de reforma fiscal, aunque ya le anuncio que nosotros no estamos por esa labor.

En cuanto al enlace de la A-15, también podríamos hacer alguna propuesta in voce en cuanto a alguna de las salidas.

El paso subterráneo de Narvarte es una cuestión que en su momento se negoció con los afectados y con los ayuntamientos de la zona y que, lógicamente, darle la salida como ustedes pretenden ahora yo creo que sería hasta topográficamente casi imposible, creo, pero tampoco se lo puedo afirmar.

En cuanto a lo de Lorca, ya tuvimos el debate sobre el asunto pero esto también fue un acuerdo entre instituciones, el Ayuntamiento de Lorca, el Ayuntamiento de Yerri, el Concejo de Lorca, el Concejo de Lácar, y fue un acuerdo institucional entre todas las instituciones y nosotros entendemos que debe prevalecer el acuerdo institucional en este caso.

Sobre la propuesta 44, que es el vial de Mendiñorri, hay que decir que aquí estamos hablando de un vial urbano, de una calle de Burlada y que, lógicamente, tampoco es propio. En todo caso, en su día se podría firmar un convenio pero en este momento no es propio de un plan director de carreteras porque excede a las competencias del mismo.

Nos parece adecuado el estudio para la construcción de una futura ronda, que habría que llamarle de otra forma, porque la ronda este ya existe, no sé si se podría llamar supereste o como quieran, pero en ese caso estaríamos de acuerdo.

En cuanto a las dos propuestas nuevas que nos han presentado hoy, hay que decir en cuanto al tema de La Morea que ahí estamos en la misma situación que en lo de Burlada. Aquí son varios ayuntamientos, en algunos no son carreteras sino calles, incluso polígonos industriales que afectan a diferentes intereses y a diferentes organismos, y no es propio, como digo. Otra cosa es que en un momento dado se pueda firmar un convenio con los diferentes ayuntamientos, pero no como un plan director de carreteras. Esto tendrá encaje dentro de este departamento en otra forma de ver las cosas o en otra situación, pero, desde luego, no para introducirlo en el plan director de carreteras. Entiendo que ustedes han cogido una noticia del periódico, la han querido incluir en la inmediatez de este plan director, pero, desde luego, no es el lugar adecuado.

En cuanto a lo de Sangüesa, a mí, desde luego, me resulta muy atrevido que una persona, en este caso Juan José Lizarbe, que es el nombre que se ve, aunque supongo que las otras tres personas eran los tres presentes en esta Comisión, pueda firmar algo en lo que diga que un puente es de discutible seguridad. A mí me parece que un responsable público afirme que un puente es de discutible seguridad o, desde luego, los que son de discutible seguridad serán los que firman ese papel, porque, lógicamente, que un cargo público diga que un puente es de discutible seguridad a mí me parece que es de un atrevimiento que o tienen unos datos probados muy ciertos de que es verdad eso o yo creo que están creando una alarma. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor García Adanero. Tiene la palabra el señor Nuin.*

SR. NUIN MORENO: *Muchas gracias, señor Presidente. Mi grupo va a dar el voto favorable a todas las propuestas de resolución que presenta el grupo socialista, excepto a la 15, que es la que trata sobre la vía de conexión con Francia. A nuestro juicio, aquí el Partido Socialista define una posición que no coincide con la que nosotros hemos planteado anteriormente. Es verdad que es una posición bastante más matizada que ese apoyo de entrada total y absoluto a una vía de gran capacidad transpirenaica, que es la posición que define al Gobierno de Navarra, a UPN y a CDN. Aquí se habla de avanzar en la definición de esta obra y de esta infraestructura. Se trata de, mientras se avanza en ese consenso también político e institucional, abordar la construcción de una carretera internacional de altas prestaciones de Bera a Bayona. Nosotros, en todo caso, nos vamos a abstener en esta propuesta de resolución y al resto la verdad es que vamos a darles el apoyo.*

También quería decir que cuando termine el debate de todas las propuestas de resolución y cuando haya que votar el plan en su conjunto, a la vista de lo que ha pasado con las propuestas que hemos debatido y a la vista de lo que pase con las que están pendientes en su momento, definiremos cuál será nuestra posición en relación con todo el proyecto.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Nuin. Tiene la palabra el señor Burguete.*

SR. BURGUETE TORRES: *Gracias, señor Presidente. Atendiendo a las propuestas defendidas por el señor Viedma y en el orden en el que están, efectivamente, dentro de ese análisis de intentar llegar al mayor consenso posible y de que el plan cuente con el mayor respaldo en el ámbito parla-*

mentario, nosotros vamos a aceptar varias de las propuestas del Partido Socialista. Si mal no he hecho la cuenta, aceptadas directamente como tales o con propuestas in voce que haremos tanto UPN como nosotros, creo que hacen un total de trece propuestas aceptadas sobre un total de treinta y tres, con lo cual, aunque la cantidad no es lo importante porque lo importante siempre es la calidad, aunque algunos pierdan el seso con las cantidades, efectivamente, trece de treinta y tres no es un mal número y yo creo que atienden a varias de las propuestas o por lo menos a la filosofía planteada por los representantes del Partido Socialista.

Nosotros no vamos a apoyar la número 1, la número 13 en el cómputo global, porque entendemos que el pacto político para modernizar las infraestructuras viarias parece que sólo está circunscrito cuando lo firman UPN y el Partido Socialista. En ese sentido, se cuenta ya con un respaldo mayoritario en el Parlamento de Navarra, con un gran respaldo social y entonces ese pacto político está perfectamente legitimado. Cuando otros lo hacen, realmente demuestran que no son más que unos arribistas, que realmente sólo miran el interés partidista y no el interés general, y nosotros entendemos que el pacto político donde hay que desarrollarlo es aquí, en el Parlamento de Navarra, y yo creo que en este caso es donde se está haciendo, afortunadamente.

En este momento estamos defendiendo un plan y hoy vamos a aceptar diferentes propuestas de resolución presentadas por los diferentes grupos dando muestra de que realmente el documento no era un pacto cerrado, no era un documento cerrado, sino que, como todo en la vida, es mejorable. Este texto presentado por UPN y el CDN es mejorable y por ello hemos aceptado alguna propuesta de Izquierda Unida y vamos a aceptar propuestas de otros grupos, tanto del Partido Socialista como de Eusko Alkartasuna. Ahora mismo no me acuerdo si de las de la señora Rubio aceptamos alguna, pero, en cualquiera de los casos, se demuestra que no hay ninguna voluntad de que el documento sea algo cerrado.

En cuanto a la autovía Tudela-Medinaceli, es algo que en el acuerdo político entre UPN y CDN para este año ya estaba de obligado cumplimiento, por llamarlo de alguna manera. Ésta es una vieja reivindicación sobre la que se ha hablado mucho y también hay que reconocer que el Gobierno nos ha prometido mucho, pero en este momento seguimos estando igual que hace unos meses o que hace unos años, con una vieja aspiración, con una gran reivindicación, pero realmente sin saber ni de qué manera ni en qué plazo se va hacer de esta obra una realidad, con lo cual, evidentemente, esta propuesta número 14 la vamos a apoyar.

En cuanto a la vía de conexión con Francia, a mí me ha dado la impresión, y lo ha dicho el señor García Adanero, que ha habido algún problema en cuanto quién ha leído el plan y quién ha elaborado las propuestas de resolución, porque yo creo que aquí se habla, y se habla de una manera clara en una de las propuestas, en la página 85 creo que es, sobre la vía transpirenaica, qué efectos puede tener, y, efectivamente, hay un apartado en la planificación temporal y económica del plan donde se habla de otras autovías y ahí hay unas consideraciones presupuestarias para hacer realidad algo que en este momento no existe, más allá de unos estudios iniciales y primarios pero que realmente demuestran una clara voluntad de hacer o de avanzar en unos estudios, de avanzar en un posible consenso y negociación entre las autoridades navarras y francesas y que, a partir de ahí, con respaldo político, técnico, desde el punto de vista medioambiental, y respaldo económico veremos cómo esta vía de conexión con Francia es una realidad, pero en ninguno de los casos de Bera a Bayona en los términos en los que se plantea en la propuesta de resolución.

En cuanto a la autovía Pamplona-Jaca, basta con analizar detenidamente la hoja 145 del plan y veremos que en la actuación número 9 se habla de la autovía Pamplona-Sangüesa-Jaca-Huesca con una inversión de 85 millones de euros, con una longitud de 38 kilómetros y con una inversión para el año siguiente, 2003, de 3 millones de euros, con una inversión para el año 2004 de 12 millones de euros, con una inversión para el año 2005 de 15 millones de euros y con una inversión para el año 2006 de 13 millones de euros, para 2007 de la misma cantidad, para 2008 de la misma cantidad y para 2009 de la misma cantidad. Claro, afirmar que esto no estaba contenido en el plan o que no está suficientemente contenido y que la obra del desdoblamiento de la carretera Noáin-Idocin o del tramo de Noáin al cruce de Campanas tiene que estar en el año 2003, es afirmar algo que ya está recogido en el plan, con lo cual, no vamos a aceptar esta propuesta porque estamos seguros de que la filosofía contenida en la propuesta está mejor recogida en el plan.

En cuanto a las enmiendas números 17, 18 y 19, ya ha apuntado el señor García Adanero que nosotros vamos a presentar conjuntamente una propuesta que entendemos que aún todo lo explicado en estas tres propuestas, pero no me reprimo también de la posibilidad de afirmar que hay, al albur de la autovía Pamplona-Estella-Logroño, importantes inversiones previstas que conectan diferentes localidades que están en los laterales o en los márgenes de esta autovía Pamplona-Estella-Logroño. Y así en la actuación número 39 se habla, con una longitud de cuatro kilómetros, de la conexión de Viana

con el límite provincial, de la carretera Estella-Dicastillo, de la carretera Dicastillo-Allo, de la nueva conexión de la autovía Logroño con Obanos, de la nueva conexión de la autovía de Logroño con Mendigorria, de la conexión de la carretera Mendavia-Lazagurria, de la variante de Urbiola y Allo, variantes de Luquin, Barbarin, Arróniz, de la carretera Dicastillo-Arellano, de la conexión de El Busto con la Nacional 111, del acceso a Artazu, del acceso a Lerate, de la conexión de Bargota con la Nacional 111, demostrando que, efectivamente, todas esas reivindicaciones que han venido manifestando los alcaldes de poder conectar o pinchar la autovía Pamplona-Estella-Logroño con sus localidades yo creo que está plenamente atendida en el plan de carreteras. Es verdad que algunos apartados están mejor recogidos en sus propuestas y, como tal, las aceptaremos.

La propuesta número 20, que hace referencia al eje Álava-Acedo, variante de Mues-Los Arcos-Lodosa, basta también leer el plan para afirmar que una gran parte de este eje ya está hecho. Es verdad que falta la variante de Mues, pero también es verdad que el último tramo que se ha ejecutado de este importante eje vertebrador de riqueza en Navarra ha sido el tramo de Acedo-Zúñiga, que se ha desarrollado recientemente, con lo cual, en este sentido no aceptaremos esta propuesta. Lo mismo valdría para la número 20 o número 21, que hace referencia al eje Álava-Acedo-Estella.

En cuanto a la propuesta número 22, del eje Estella-Tafalla-Sangüesa, yo me remitiría también a los planteamientos previstos en el plan de carreteras, donde se habla de este eje de manera clara y de manera rotunda, diría yo. Incluso se habla de los tramos entre Sada de Sangüesa, en definitiva, todo lo que se puede conocer o se puede atender dentro de esta referencia que se hace por parte del señor Viedma. Se habla de mejora y ensanche de la carretera Navarra 132, el tramo del Alto de Lerga con Eslava. Se habla de la mejora del tramo de Eslava con la variante de Sada. Se habla del ensanche y mejora del tramo entre la variante de Sada y Aibar. En definitiva, se trata de intentar cerrar ese eje de Estella-Tafalla-Sangüesa, que es algo que ha venido desarrollándose a lo largo de los últimos años y yo creo que con estas últimas obras previstas, efectivamente, se cierra ya lo que se puede considerar como ese eje entre Estella, Tafalla y Sangüesa.

En cuanto al enlace con la autopista, siempre se puede plantear mucho más, pero realmente hay que hacer lo posible, y una de las reivindicaciones que nosotros en su momento planteamos al Gobierno en la negociación de este plan de carreteras es la conexión de Lodosa con la A-68. Se hacen muchas referencias a las peticiones de los alcaldes, y en este sentido hay que decir que la conexión de Lodo-

sa con la A-68 ha sido una reivindicación del Ayuntamiento y, como tal, está contemplada en el plan de carreteras. Es verdad que frente a eso se pueden hacer dos opciones: una, decir que está recogido y aquí paz y después gloria o decir que siempre cabe algo que puede ser complementario y, por supuesto, para quien lo plantea mejor. Se puede decir: bueno, como efectivamente sólo está en una dirección, que se plantee hacia la otra, pero nosotros entendemos que la reivindicación del ayuntamiento estaba plenamente satisfecha.

En cuanto a la propuesta número 24, Allo-Lodosa, Ancin-Urbiola, Urbiola-Allo, Estella-Dicastillo, yo creo que ya me he referido antes dentro de las obras de la autovía Pamplona-Estella-Logroño, que están perfectamente recogidas, planificadas, además, con una temporalización paralela a la ejecución de la autovía Pamplona-Estella-Logroño. En cuanto a la variante de Viana-Aras-Aguilar, hemos dicho antes que la íbamos a aceptar, porque yo creo que la filosofía estaba contenida también en otra que hemos aceptado con anterioridad.

En cuanto al apartado de variantes, que hay varias, la variante de Valtierra, la variante de Azagra, construcción en Valtierra de un nuevo enlace con la A-15, la de Cortes, nosotros, en este sentido, afirmamos que en el apartado de variantes del plan se contiene la variante de Andosilla, la variante de Azagra, la variante de Milagro, la variante de Valtierra, la variante de Arguedas, en definitiva, que hay una serie de variantes previstas en el plan y que para nosotros satisfacen la demanda que desde las entidades locales se estaba haciendo. Es verdad que nosotros no hemos previsto cuál es el trazado definitivo de cada una de esas variantes porque, primero, éste es un plan de carreteras donde están contenidas ya cuáles son las líneas maestras que se han de desarrollar a lo largo de la temporalización de este plan, y en ese sentido y en esa línea se abrirá un plazo de exposición pública donde todos los afectados, incluidas también las entidades locales, podrán presentar sus alegaciones para ver si el trazado más correcto es uno u otro, pero eso ya será fruto de un proceso posterior en el que nosotros entendemos que el plan de carreteras no debe entrar. Está consignada, tiene una temporalización, tiene una consignación presupuestaria, y a partir de ahí entendemos que es suficiente en los términos en los que está planteado.

Vamos a rechazar las propuestas número 27 y la número 20, que hacen referencia a un puente Azagra-Calahorra. En la número 28 se habla de la variante y mejora de los accesos de Los Abetos, concretamente de la construcción de un puente elevado entre la carretera de Castejón y los Guardianos, y yo creo que esa propuesta de variante y mejora de intersección de Los Abetos estaba reco-

gida. Y en el plan de carreteras se habla de que para el año 2005 se va a desarrollar esa obra con un coste de casi dos millones de euros.

A la variante de Valtierra ya me he referido. A la número 30, también. Presentaremos una propuesta in voce que recogerá las propuestas 18 y 29.

Rechazaremos la número 31, que hace referencia a la conexión de Cortes, al igual que la 32. Vamos a aceptar la número 33, sobre la variante de Cortes, porque, efectivamente, no estaba recogida y podía contemplarse dentro de la planificación temporal del plan. La número 34, la variante de Buñuel-Cortes, también. No aceptaremos la mejora de la carretera que une Mallén con Cortes. La circunvalación en Corella, efectivamente, tiene gracia que sea el Partido Socialista el que defienda los accesos a la localidad del Presidente del Gobierno, Corella, pero en cualquiera de los casos, como nosotros nos abstraemos de esta serie de cuestiones, la vamos a aceptar también porque entendemos que está perfectamente justificada.

También vamos a aceptar la número 37. La número 38 habla de una carretera local entre Tudela y Castejón, y habría que decirles que comprobando se ve que no es una carretera, sino que es un camino, y que, efectivamente, en Navarra hay muchos caminos que comunican muchas localidades y, como tal, no la vamos a apoyar.

Apoyaremos la propuesta que se hace de la variante de Cabanillas.

En cuanto a la desgravación fiscal, nosotros entendemos que no es una cuestión que debe contemplarse en el plan, sino en la posible reforma fiscal, con lo cual, ésa es una enmienda que estoy seguro que defenderá el Partido Socialista.

Respecto a la número 41, de enlace con la A-15, hemos comentado antes que haremos una referencia a una propuesta in voce.

En cuanto al paso subterráneo para ganado en Narvarte, esto es un plan de carreteras, no un plan de otra cosa, y lo de desplazar a 300 metros de Lorca la autovía Pamplona-Logroño yo creo que éste es un tema ya superado, afortunadamente.

Rechazaremos el desdoblamiento del vial de Mendillorri, pero el estudio para la construcción de una futura ronda este, que plantea la propuesta número 45, lo apoyaremos.

En cuanto a las enmiendas in voce 1 y 2, aquí me gustaría hacer una reflexión en la línea de que yo, de entrada, no sé ni tengo conocimiento de si ésta es una reivindicación que ha venido demandando el Ayuntamiento de Sangüesa, no conozco yo si eso ha sido así. No hace más allá de año y medio fue inaugurada y puesta en funcionamiento la variante de Sangüesa, con lo cual, yo creo que ése

era el momento de haber decidido si por el casco urbano de Sangüesa no se permitía el tráfico rodado, cosa que en este momento no ocurre pero que está bastante limitado, porque todos los camiones que antes accedían por el núcleo o por el casco urbano de Sangüesa, desde la apertura de esa variante, eso está superado, porque ya se desvían desde la papelera de Sangüesa, con lo cual, no es necesario ni que pasen por el casco urbano ni que deterioren ni el puente ni la portada de Santa María. Con lo cual, nosotros entendemos que ahí lo que tiene que hacerse es un esfuerzo por parte del Ayuntamiento de ver si es más interesante restringir más el tráfico y que una cuestión posterior y complementaria es la situación del pórtico de Santa María, donde realmente pueda ser necesaria una rehabilitación por parte de la Institución Príncipe de Viana con la colaboración del Ayuntamiento de Sangüesa. En cualquiera de los casos, yo creo que no sería la solución la construcción de un nuevo puente, tendríamos que hablar de que para acceder a Sangüesa en un tramo de un kilómetro tendríamos tres puentes: el puente de la papelera, éste que apuntan ustedes y el puente metálico que, en este momento, es el que permite el acceso, junto con la variante al casco urbano de Sangüesa.

En cuanto a la propuesta de la zona de Talluntxe y La Morea, hacer también una referencia que en el plan de carreteras hay un análisis ya de este apartado, fruto de un convenio que el Ayuntamiento de Pamplona firmará con el Gobierno de Navarra, y que hay una referencia expresa a esta cuestión, en el sentido de reforma Talluntxe-Aeropuerto de Noáin. Posiblemente no sea lo que ustedes están planteando, pero la propuesta número 136, con casi dos millones de euros... Como hablan de Talluntxe, yo les apunto que aquí también se habla de Talluntxe, ya diremos si es Talluntxe pequeño, Talluntxe grande, Talluntxe A o Talluntxe B, pero como hablan ustedes del polígono industrial de Talluntxe y esto estoy seguro de que se refiere también al polígono industrial de Talluntxe, les diré que en el plan de carreteras para el año 2006 hay una previsión de 1.800.000 euros previstos para mejorar esa zona. En cualquiera de los casos, superando ese debate de si está recogido en el plan, que es evidente que no está, yo creo que aquí lo que cabe es hacer un análisis de por qué nos encontramos en esta situación, y los ayuntamientos y las entidades privadas que han generado y han promocionado ese polígono tienen que ser conscientes de lo que hacen y de los problemas que pueden generar, porque es muy bonito generar una zona de ocio, generar una zona industrial y luego que sea el Gobierno de Navarra el que venga a resolver todos los problemas que se han generado por una falta de planificación. Yo me opongo radicalmente a que eso sea así. Y si los ayuntamientos y las iniciativas privadas no han sido lo suficiente-

mente previsores, tienen un problema, pero no vale con que ahora el problema de doscientos, de trescientos, de cuatrocientos millones de pesetas sea trasladado al Gobierno de Navarra y sea el Gobierno de Navarra el que tenga que hacer unos nuevos accesos con unos puentes o con las soluciones técnicas que en su momento se estudien y se decidan. Con lo cual, yo creo que aquí lo que tienen que hacer las partes afectadas es resolver el problema y a partir de que resuelvan técnicamente el problema ver cómo se puede financiar, y ahí sí que creo que puede haber la posibilidad de un convenio con el Gobierno de Navarra. Yo entiendo que no está obligado a financiar, pero, bueno, fruto de que es verdad que en otras ocasiones se firman convenios de colaboración con entidades públicas para resolver problemas que se han generado por diferentes situaciones, como puede ser la que nos ocupa, a partir de ahí que se financie con cargo a ese convenio una parte de ese gasto. En cualquiera de los casos, nosotros no compartimos la filosofía que se deviene de esta iniciativa y por todo eso votaremos en contra. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Gracias, señor Burguete, ciertamente, no por la brevedad. Sin tratar de coartar a ninguna de sus señorías la libertad de debate que tienen, sobre todo por el número de propuestas, en este caso, de Socialistas del Parlamento de Navarra, pero yo les rogaría que intenten ajustarse a la virtud que normalmente tiene acumular el debate de varias propuestas, que es, normalmente, reducir el tiempo total de intervención. Gracias, señor Burguete. Tiene la palabra el señor Goikoetxea.

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: Muchas gracias, señor Presidente. En principio, les anuncio que votaremos fundamentalmente que sí a la mayoría de las propuestas del Partido Socialista, y, por tanto, no me voy a referir más que a las excepciones, en las que en algunas nos abstendremos y en otras votaremos en contra.

En principio, como filosofía estamos de acuerdo en todo lo que sea plantear aspectos puntuales que solucionen todos nuestros problemas de capilaridad, como siempre lo hemos dicho, y por eso todas esas enmiendas que no citaré las vamos a apoyar.

Vamos a apoyar la número 13, pero con un relativo escepticismo por parecernos excesivamente genérica y no referirse más que a las infraestructuras viarias de Navarra, cuando nuestro grupo viene permanentemente diciendo que hay unas infraestructuras modernas, absolutamente condicionantes del futuro del conjunto del territorio, que siguen diseñándose y ejecutándose al margen de esta institución pública. En todo caso, votaremos que sí.

Nos opondremos, como ya es conocido por nuestra actitud permanente en este Parlamento, a

la propuesta número 15, fundamentalmente, además, porque nos parece que es una propuesta que no aporta nada nuevo en cuanto a la conectividad con el resto de Europa, con Francia, con el resto de Euskal Herria, con Iparralde. A nosotros nos parece que esto, francamente, terminología aparte, no aporta ninguna mejora de conectividad, puesto que parte, además, de un sitio suficientemente próximo y lo único que hace es modificar el final de un trazado en un sentido, desde nuestro punto de vista, más costoso y negativo. Por tanto, como ya lo hemos dicho otras veces, también nos posicionaremos en contra.

Nos vamos a abstener en la propuesta del eje Estella-Tafalla-Sangüesa como vía rápida porque no sabemos exactamente qué contenido está debajo de vía rápida, si lo que se está tratando también es de hacer una nueva vía de gran capacidad o simplemente se está tratando de solucionar algunos problemas de conectividad puntuales. Por tanto, lo dejaremos ahí.

En la última aclaración, en la número 40 vamos a votar a favor, aunque ciertamente a nosotros nos parece absolutamente insuficiente el hecho de mantener la desgravación fiscal del importe de los peajes de la autopista A-15. Nosotros venimos diciendo que tiene que haber un plan de financiación del conjunto de las carreteras de Navarra, no que unas tengan peaje, sea o no con desgravación, y que otras sean de tránsito libre, y que esto no establece un equilibrio territorial adecuado. Independientemente de eso, como nos parece que mejora la situación de los usuarios, votaremos a favor.

En el resto de las propuestas, insisto, votaremos a favor, incluidas las propuestas in voce. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Gracias, señor Goikoetxea. Tiene la palabra el señor Arroyo.

SR. ARROYO LEATXE: Simplemente, quiero anunciar que no voy a participar en la votación por la decisión del Partido Socialista de impulsar la ilegalización de la tercera fuerza política de esta Comunidad. Sin más.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Gracias, señor Arroyo. Tiene la palabra la señora Rubio.

SRA. RUBIO SALVATIERRA: En aras de la brevedad, y para contrarrestar la intervención del señor Burguete, que en su afán de defender el plan del Gobierno ha hablado mucho más que el partido que sostiene al Gobierno de forma prioritaria, voy a comentar solamente los desacuerdos o matices con las propuestas del Partido Socialista, puesto que en la inmensa mayoría estoy de acuerdo y votaré a favor.

Me abstendré en la número 13, pues si bien es cierto que comparto el aspecto que considero positivo de buscar consensos amplios en todo este tipo de actuaciones, también es verdad que hablar de las vías de gran capacidad de manera genérica y general como la fórmula de desarrollo y de un pacto político para modernizar, sin matizar para modernizar, y también por un desarrollo sostenible, aunque pienso que en buena parte de las propuestas del Partido Socialista esto está contemplado así, sin embargo, digo, en esta propuesta en concreto tan abstracta, creo que hay aspectos positivos y aspectos como mínimo demasiado genéricos. Por lo tanto, me abstendré en ella.

En la propuesta número 5, la de la conectividad allende los Pirineos, votaré en contra. En la propuesta número 22, por las mismas razones expuestas por el portavoz de EA/PNV, me abstendré porque habría que bajar a la concreción para saber exactamente de qué estamos hablando. En las demás, votaré en todas a favor.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Gracias, señora Rubio. Tiene su turno de réplica el señor Viedma.

SR. VIEDMA MOLERO: Muchas gracias, señor Presidente. Voy a ser breve, precisamente porque si hago la misma intervención que otros portavoces que ni siquiera han sido los proponentes de las propuestas y que incluso han hablado más que el partido que gobierna en esta Comunidad, nos darían las uvas. En todo caso, quiero agradecer los apoyos recibidos a las propuestas de mi grupo y aclarar algunas cuestiones.

Yo pediría a los que han planteado que vienen recogidas en el plan actuaciones concretas como la autovía Tudela-Medinaceli, la conexión con Francia o la autovía Pamplona-Jaca que se leyeran el plan de carreteras y, sobre todo, la motivación de la propuesta. La motivación dice que, sin embargo, dentro de las 146 actuaciones del plan de carreteras no se contempla ningún compromiso sobre esta vía de gran capacidad. Hablamos de la autovía Tudela-Medinaceli y hablamos de la autovía de conexión con Francia, y sí es verdad que sobre la Pamplona-Jaca, en la propuesta 9, también lo dice en la motivación, se establecen algunas actuaciones concretas sin desarrollar y sin cuantificar sus partidas presupuestarias. A eso nos referimos y nos remitimos a la motivación, donde decimos que dentro de las 146 propuestas no se contempla. Es evidente que el plan director de carreteras es un tocho que consta de un montón de páginas, de las que aproximadamente unas treinta o cuarenta páginas resumen lo que son las actuaciones concretas y las doscientas restantes las dedica a hacer valoraciones, actuaciones, análisis de las diferentes comarcas de nuestra Comunidad, etcétera. Entonces, nos referimos a eso concretamente, no a que no está

previsto o a que no se analiza dentro del plan de carreteras.

Han dicho que de las 35 propuestas que presentamos van a votar 22 en contra; sin embargo, han argumentado tanto el señor García Adanero como el señor Burguete que todo está recogido en el plan director de carreteras. Así que, si ustedes las admitieran, este plan podía tener el apoyo mayoritario del Parlamento, porque ¿qué problemas tienen de votar a favor si están recogidas en el plan?, ¿qué problemas tienen de votar a favor de todas las propuestas, salvo de aquellas que les puedan comprometer? Bueno, pues si verdaderamente dicen que están recogidas en el plan director de carreteras voten a favor, y no habrá 25 votos, habrá 36 votos, pero si ustedes no lo quieren tendrán un plan director de carreteras cojo, porque nuestras propuestas son mucho más concretas. Por eso no votan a favor, no digan que están reflejadas en el plan, claro que están reflejadas, claro que se habla de algunas cosas de las propuestas en el plan, pero ustedes hablan en algunos casos de estudios, nosotros hablamos de concreción, de construcción, de nuevas actuaciones, hablan de analizar, en definitiva, lo contemplan de una manera menos comprometida. Entonces, ésas son las razones de que voten en contra de 22 propuestas, no que están contempladas en el plan.

Han hablado también de algunos asuntos topográficamente casi imposibles, decía el señor García Adanero, como el paso subterráneo para el ganado y que ése no es un tema que deba entrar en el plan director de carreteras. Bueno, pues la nueva carretera Nacional 121, que pasa por Narvarte, está recogida en el plan de carreteras, está reflejada esa nueva actuación, y no entiendo por qué no dicen que es un tema fuera de lugar. Miren, señorías, este portavoz se ha molestado en ir allá y comprobar in situ aquel problema, se ha molestado en hablar con los vecinos afectados, se ha molestado en hablar con el director del departamento, y no es un problema topográfico casi imposible, es un problema económico de que el Gobierno no quiere gastarse veinticinco millones de pesetas, y la propuesta que hace el Gobierno va a permitir que más de doscientas cabezas de ganado se entremezclen con los coches, así de claro, porque es imposible que una ganadería que está paralelamente a la nacional nueva que se va a construir tenga que dar una vuelta de más de un kilómetro para ir al lugar donde tiene que pastar. Además, la propuesta que hace el Gobierno recoge que hay un paso paralelo a la actual carretera, sin ningún tipo de valla, y pretenden que al ganado, como a las personas, se le diga: por ahí, y pasen por ahí y no se crucen en la carretera. Sin ningún tipo de valla, es que es curioso. Vayan ustedes y veanlo, que es curiosísimo el tema. Es así. Entonces, ¿que no quieren gastarse veinticinco millones? Háganlo, tendremos actuaciones como en Astráin,

donde un camionero se llevó por delante un rebaño completo y afortunadamente no hubo problemas ni daños humanos en aquel accidente, pero pueden producirse perfectamente en este lugar.

Con respecto al tema de Leclerc, La Morea, Talluntxe, dicen que cogemos una noticia y la trasladamos al Parlamento. Ustedes consideren lo que quieran, pero hay un problema de tráfico considerable. Efectivamente, los ayuntamientos han cometido la barbaridad de poner moles comerciales y moles industriales sin prever las soluciones de futuro, eso es verdad, pero el problema está en que a los ayuntamientos se les ha desbordado la solución, son incapaces en estos momentos de resolverlo, sus arcas municipales posiblemente no den solución a ese problema y están desbordados. Bueno, pues el Gobierno de Navarra es el garante de que todas las actuaciones y todos los viales... además, decimos que se hagan estudios, decimos que se trabaje en colaboración con los cuatro ayuntamientos afectados, no decimos otra cosa, pero ustedes sabrán por qué no la aceptan.

Lo mismo ocurre con la de Sangüesa, el puente metálico. Se dice de discutible seguridad. Por supuesto, ¿qué vamos a decir? Es que si estuviéramos seguros de que es seguro no diríamos nada y, por supuesto, si aquello se estuviera cayendo, evidentemente, diríamos otra cosa, pero estamos hablando de discutible seguridad. Cien años tiene de existencia ese puente, se ha demostrado en otras ocasiones que esos puentes generan problemas a partir de esa edad. Los estudios que se han hecho no han debido de ser muy fiables cuando el Ayuntamiento ya está pidiendo otro estudio. Ha habido estudios, evidentemente, este portavoz los tiene, pero el Ayuntamiento, y no es el Partido Socialista quien gobierna en ese ayuntamiento, ha pedido un nuevo estudio de ese puente.

En definitiva, señorías, me alegro de que unas propuestas concretas, 13 de las 35 que hemos presentado, sean admitidas, pero, desde luego, vamos a analizar si realmente merece nuestro apoyo positivo el plan o no lo merece cuando veamos las votaciones finales y hagamos un pequeño análisis, porque no nos da mucho más tiempo, del resultado final de esta Comisión. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Gracias, señor Viedma. Vamos a votar las propuestas de Socialistas del Parlamento de Navarra, de la 13 a la 45 y las dos propuestas in voce, la número 1, que es la del puente de Sangüesa, y la número 2, que es la de la zona de Talluntxe y de la zona comercial de La Morea.

Propuesta número 13. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 5 votos a favor, 7 en contra y 1 abstención.

Pasamos a debatir las propuestas de la señora Rubio, del grupo Mixto. Tiene la palabra la señora Rubio.

SRA. RUBIO SALVATIERRA: *Solicito a la Presidencia, por favor, dos minutos para ir al baño.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *La presidencia no tiene ningún inconveniente. Hacemos un receso de dos minutos.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 18 HORAS Y 56 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 19 HORAS Y 2 MINUTOS.)

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Señorías, se reanuda la sesión. Tiene la palabra la señora Rubio para defender sus propuestas.*

SRA. RUBIO SALVATIERRA: *Muchas gracias. Haré un breve resumen de todas ellas. La 46 es un principio genérico para compatibilizar la necesaria mejora de la red vial con el respeto y protección del medio ambiente y patrimonio de Navarra. La 47 trata de eliminar el objetivo de situar el 90 por ciento de la población navarra a menos de veinte minutos de una vía de gran capacidad porque creemos que esto, entre otras cuestiones, significa el apoyo a la autovía del Pirineo.*

En la 48 se trata de introducir un nuevo objetivo para la mejora y construcción de líneas ferroviarias, además de carriles bici en la red de carreteras y de la promoción del transporte público.

La 49 pretende promover el desarrollo económico descentralizado, con mayor importancia en el desarrollo de polígonos industriales y servicios en torno a las diferentes cabeceras comarcales.

En la 50 se habla de eliminar la referencia a la vía de gran capacidad Navarra-Francia.

La 51 incide en un tema ya debatido, sobre la forma de financiación de la autovía Pamplona-Logroño y en concreto apostando por la forma tradicional de financiación de presupuestos y endeudamiento público.

La 52 pretende hacer un nuevo estudio sobre el trazado de la autovía Pamplona-Logroño y una vez decidido el trazado, la reforma correspondiente en los tramos de carretera de acceso a la misma.

La 53 pretende desviar 300 metros al norte el trazado de la autovía Pamplona-Logroño a su paso por Lorca, teniendo en cuenta la propuesta del Ayuntamiento del Valle de Yerri en su momento.

La 54 plantea eliminar esa opción genérica para más autovías, que consideramos que no son necesarias.

En la 55 me voy a parar brevemente, porque, por un lado, se quiere vender a Audenasa, entre otras cosas, según se explica, para financiar vivienda, y, por otro lado, se trata de que viviendas que llevan años, y viviendas que no son pocas dentro de Navarra, desocupadas, como son las de camineros y bomberos y que han sido tan solicitadas no sólo por algunos grupos del Parlamento, entre ellos el mío, para vivienda social, sino fundamentalmente por entidades de carácter social como Cáritas y diversas ONG que trabajan en el apoyo a inmigrantes para vivienda social y, sin embargo, en este plan no se le ocurre mejor idea al Gobierno y a quien le apoya en la confección de dicho plan el hecho de que dichas viviendas sean utilizadas para financiar nuevos parques de conservación en los distritos. Quiero hacer aquí una llamada de atención específica.

En la 56 se trata de establecer planes de mejora de las vías ferroviarias y de construcción de nuevas estudiando una nueva Logroño-Pamplona-Jaca y además renovando la antigua línea de Estella a Vitoria.

La 57 es un plan de construcción de carriles de bicicletas en los distintos tramos de la red de carreteras.

La 58 propone el estudio y realización de una nueva variante al norte de Tudela que una la N-121 con la N-232, aguas arriba del actual puente del Ebro, de Tudela, con lo que se conseguirían dos aspectos: uno, evitar parte del tráfico por el interior de Tudela y otro crear un nuevo acceso.

La 59 plantea establecer un plan de promoción del transporte público por carretera en Navarra y la 60 el incremento de partidas destinadas a protección ambiental con trescientos millones de pesetas adicionales a conservación del medio ambiente y otros trescientos a reparación de medio ambiente. Hacemos aquí un ejemplo de lo que sucedió con la variante de Estella para que no pase lo mismo, porque se destinaron cien millones de pesetas a dos áreas de servicio y se contabilizó eso como mejora del medio ambiente. Aunque se plantaron algunos arbolitos de especie autóctona, la verdad es que lo demás clama al cielo considerarlo como mejora del medio ambiente.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señora Rubio. ¿Portavoces que desean intervenir en el turno a favor? He anotado a los señores Viedma, Nuín, Goikoetxea y Arroyo. ¿Es así? Tiene la palabra el señor Viedma.*

SR. VIEDMA MOLERO: *Muchas gracias, señor Presidente. Intervendré muy brevemente para decir que votaremos prácticamente a la mayoría que sí. En alguna nos vamos a abstener y en otras que inciden en planteamientos anteriores votaremos que no, como es la número 50. Aunque algu-*

nas propuestas concretas tienen poco que ver con el plan de carreteras, como puede ser la número 58, también votaremos que no, pero el resto vamos a apoyarlas. Igualmente también votaremos que no a la 54, que elimina el tema de las autovías. El tema de las viviendas, como bien explicaba, nos parece razonable y votaremos a favor. Nos abstendremos en la 56. En el resto nuestro voto será favorable. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Viedma. Tiene la palabra el señor Nuín.*

SR. NUÍN MORENO: *Gracias, señor Presidente. Vamos a votar a favor de todas las propuestas que presenta Batzarre, excepto a una, a la 47, en la que nos vamos a abstener porque se plantea suprimir el objetivo de situar el 99 por ciento de la población a distancia de menos de 20 kilómetros de una vía de gran capacidad porque se entiende que eso implica la construcción de la autovía o autopista a Francia a través del Pirineo. Nosotros no sabríamos en este momento valorar si esto es así o no es así, en cualquier caso, nuestra posición relativa a esa infraestructura ya la hemos manifestado a lo largo de ese debate y, por lo tanto, es lo que es, y respecto a esta propuesta nos abstendremos, pero en el resto la verdad que algunas son coincidentes con propuestas que hemos presentado nosotros, otras son novedosas, pero, en cualquier caso, las apoyaremos.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Nuín. Tiene la palabra el señor Goikoetxea.*

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: *Muchas gracias, señor Presidente. Intervengo para manifestar nuestro voto a favor de todas las enmiendas de Batzarre, desde la perspectiva de que apoyan fundamentalmente los mismos criterios que nosotros en un plan de éstos, que es la capilaridad y disminuir la megalomanía que con este tipo de obras existe. Muchas gracias.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Muchas gracias, señor Goikoetxea. Tiene la palabra el señor Arroyo.*

SR. ARROYO LEATXE: *Anuncio el voto favorable a todas las propuestas menos a la 52 porque, como ya hemos expresado en más de una ocasión, no estamos de acuerdo con la autovía Pamplona-Logroño, y concretamente con el tramo que va de Estella a Logroño. Pensamos que no es necesario, que no está justificada una autovía y por eso no pensamos que deba replantearse el trazado de esa autovía hasta Logroño. En esa nos abstendremos y en las demás votaremos a favor.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Muchas gracias, señor Arroyo. ¿Turno en contra? Señor García Adanero.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Gracias, señor Presidente. Votaremos a favor de la número 46. Al resto votaremos que no, aunque en algunas ya está clara nuestra postura por intervenciones anteriores y en otras hay que decir que compartimos totalmente lo que dice la señora Rubio pero no son en ningún caso propias del plan director de carreteras. En ese sentido, hay que decir que algunas, como la número 59, se está realizando por la Dirección General de la otra parte que compone el Departamento de Obras Públicas.*

En cuanto al tema de Lorca, diré una vez más que tanto el Ayuntamiento del Valle de Yerri como el Concejo de Lorca como el Concejo de Lácar fueron quienes hicieron la propuesta que en estos momentos contempla la autovía Pamplona-Estella-Logroño. Nada más.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor García Adanero. Tiene la palabra el señor Burguete.*

SR. BURGUETE TORRES: *Gracias, señor Presidente. De entrada, quiero pedir disculpas por la extensión de mi anterior intervención. Vamos a ver si con ésta saco la media. Apoyaremos la propuesta número 46 y rechazaremos todas las demás.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Burguete. La Mesa reconoce su brevedad. Turno de réplica para la señora Rubio.*

SRA. RUBIO SALVATIERRA: *Incluso la proponente reconoce la brevedad del señor Burguete, pero a unos nos toca hacer de media de otros. Agradezco los votos positivos y lamento la actitud de UPN y CDN. Quizás aprobar una de estas propuestas, al igual que una de las de Izquierda Unida, como antes han dicho, junto con varias de las del PSN y del señor Goikoetxea, les permita dar una apariencia de tener en cuenta algo a los diversos grupos, pero no es así. Ustedes han consensuado su plan y las cuestiones importantes, sean más breves o sean más prolongadas las intervenciones, simplemente no entran a valorarse. Decir que no es del plan una propuesta como la número 59, precisamente entre las propuestas de actuación está, porque dice que desde Obras Públicas se está haciendo la promoción del transporte público por carretera. No sé si es que les hacen unas carreteras aparte para el transporte público, y entonces, no sé, ya me explicarán cómo o por qué.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señora Rubio. Antes de pasar a votar las propuestas de la señora Rubio, he de anunciar que se ha presentado por UPN y CDN una propuesta in voce que debatiremos y votaremos después del resto de las propuestas, antes de la votación final.*

Pasamos a votar las propuestas de la señora Rubio, desde la 46 a la 60.

Propuesta número 46. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada por 14 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 47. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Como hay empate, habría que hacer...

SR. NUIN MORENO: *Ha habido un error. ¿Se podría repetir la votación?, porque me iba a abstenner.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Nuin. Segunda votación. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 6 votos a favor, 7 en contra y 1 abstención.*

SRA. RUBIO SALVATIERRA: *Señor Presidente, ¿puedo hacerle una sugerencia? Si no me equivoco, creo que todas las que quedan pueden votarse a la vez. A no ser que quieran alguna aparte.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Seguiremos votándolas individualmente, salvo que tengan alguna otra sugerencia.*

Propuesta número 48. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Hay empate. Hay tres votaciones y entendemos que rechazada por 7 votos a favor, 7 en contra y ninguna abstención.

Propuesta número 49. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Lo mismo. Rechazada por 7 votos a favor, 7 en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 50. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 4 votos a favor, 10 en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 51. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 4 votos a favor, 7 en contra, 3 abstenciones.

Propuesta número 52. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 3 votos a favor, 10 en contra, 1 abstención.

Propuesta número 53. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 7 votos a favor, 7 en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 54. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 4 votos a favor, 10 en contra y ninguna abstención.

Propuesta número 55. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 7 votos a favor, 7 en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 56. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 4 votos a favor, 7 en contra, 3 abstenciones.

Propuesta número 57. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 7 votos a favor, 7 en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 58. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 7 votos a favor, 7 en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 59. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 7 votos a favor, 7 en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 60. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 7 votos a favor, 7 en contra, ninguna abstención.

Pasamos a debatir las propuestas del Grupo Parlamentario EA/EAJ-PNV. Tiene la palabra el señor Goikoetxea.

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: *Muchas gracias, señor Presidente. Ya he marcado en varias ocasiones cuál es el criterio de nuestro grupo con respecto a este tema. En todo caso, tenemos una preocupación por lo concreto, por la accesibilidad a todas las zonas de Navarra y por priorizar lo capilar. Por eso, hemos apoyado, como ya he dicho en ocasiones anteriores, todas las enmiendas que venían en ese sentido y, en todo caso, además, mantenemos un criterio de publicación de la titularidad de todas las vías de comunicación, que, además, estamos convencidos de que es plenamente compatible con la incorporación de nuevas estrategias y métodos de gestión y de mantenimiento. En todo caso, el sistema al que se está optando desde la Administración lo único que está haciendo es reducir el número de posibles concursantes, con lo cual, está haciendo la oferta mucho más opaca y mucho más dura, y además se está produciendo o se va a producir algo que desde algún grupo de la oposición, hoy a favor de la privatización de la A-15, va a convertir en lo de dos de la vela y de la vela dos en dos de la vela y de la vela tres, porque, al final, va a ser la tercera vez que las instituciones de Navarra van a entregar a la titularidad privada una autopista que ya ha pagado en dos ocasiones.*

Pero independientemente de ese planteamiento general y yendo a las propuestas concretas, nosotros hacemos algunas muy puntuales, como es la de la carretera Leizta-Santesteban, o la de Santesteban-Saldias, que son incorporaciones como las que se han podido hacer, la del distanciamiento de la autovía de Lorca, que ya se ha planteado también por otro grupo parlamentario, la mejora de la 420 en el cruce con la localidad de Yanci.

En la 65 se insta a la ejecución en el año 2003 de la variante de Los Abetos. Todas éstas van dentro de una filosofía de nuestro grupo de reducir la accidentabilidad de las carreteras de Navarra y, por lo tanto, acelerar algunas de las obras que están ya en el plan, pero que nosotros considera-

mos que deben acelerarse por el riesgo que conlleven para el tráfico por ellas.

En la número 66 se plantea una mejora de la carretera de Luzaide y en la número 67 las variantes de Irurita y Elizondo. La número 68 es ya una clásica, en la que se insta al Gobierno de Navarra a que negocie sin más dilación con la Diputación Foral de Gipuzkoa la resolución del tramo de Endarlatsa-Behobia para que mejore de una vez por todas en el año 2006. Aquí en la discusión entre galgos y podencos lo que está ocurriendo es que la conexión de Navarra con el resto de Europa está retrasándose inoportunamente desde muchos aspectos, pero sobre todo desde un punto de vista económico. Es ilógico que en este momento no tengamos una perspectiva clara y real de conexión rápida con Europa, y éste es nuestro planteamiento independientemente del debate de titularidad de ese otro tipo de cuestiones que, desde luego, están haciendo de esto un planteamiento estéril.

En la 69 se insta a acelerar la ejecución de la 121 entre Yanci y Bera, precisamente para lograr el mismo objetivo de la mejora de esta comunicación, y la 70 es también clásica por nuestro grupo de rechazo a una conectividad con Francia que no está aprobada ni por el Estado francés ni por las zonas por donde atraviesa, ni justificada en una demanda ni justificada desde el punto de vista medioambiental ni justificada desde el punto de vista económico. Simplemente, esto es un empecinamiento contra todo lo demás por optar por una vía que no tiene ninguna lógica y que nosotros pretendemos que desaparezca del plan.

La número 71 lo que trata es de evitar, como he dicho en mi introducción, la enajenación de las acciones de Audenasa porque, evidentemente, la titularidad pública de esa competencia no la vamos a perder pero poquito a poco Navarra está haciendo dejación de esto, y además no sólo con ésta, sino probablemente con alguna otra comunicación importante, como puede ser su continuidad hacia Tarazona, puede ser que ocurra exactamente lo mismo, que la titularidad no sea navarra, y ya hay otras que también atraviesa Navarra y en la última enmienda me referiré al concepto que nosotros tenemos de todas ellas.

En la número 72 se insta de manera urgente al Gobierno de Navarra para que priorice las actuaciones en función de la siniestralidad. Entendemos que hay muchos puntos en Navarra que han acreditado suficientemente el riesgo que están comportando para el tráfico por ellos y que en función precisamente de esa peligrosidad se debía priorizar y no en función de otros criterios.

En la 73 se urge a la realización de la conexión con Medinaceli-Soria y Tudela. En la número 74 se pide que se modifique el enlace de la autovía de

Sakana con la autovía del Leitzarán porque es la conexión de dos autovías en un punto, además, donde no hay ningún problema urbano y lo que se produce es un estrangulamiento de dos vías que van desdobladas hasta precisamente ese cruce y sólo en ese cruce se mantienen con un carril único.

En la 75 se insta al Gobierno de Navarra a que proceda a la reforma de la carretera de Albiasu y en la 76 se pide que con la A-68, que sería transmisible a lo que ocurra en su día con la de Medinaceli, Navarra reclame de la Administración central las tasas y los ingresos que puede generar la prórroga de una concesión de la explotación de la A-68, en cuya prórroga, desde luego, Navarra tenía que haber hecho uso de su derecho, cuando menos, a la cotitularidad en el tramo que discurre por Navarra de esa autopista.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Goikoetxea. ¿Portavoces que desean intervenir en el turno a favor? Todos. Tiene la palabra el señor García Adanero.*

SR. GARCÍA ADANERO: *Gracias, señor Presidente. Desde la discrepancia de las cuestiones que han salido a lo largo del debate, como es la cuestión de Audenasa, la transpirenaica y alguna otra cuestión en las que las posiciones de nuestro grupo respecto al Partido Nacionalista Vasco son totalmente diferentes, como el tema de Lorca, que también ha salido anteriormente, descendiendo a lo que son actuaciones concretas de la red de carreteras de Navarra, en nuestro caso diríamos que podríamos apoyar todas aquellas en las que se pide el adelanto de la ejecución de la obra, siempre que el adelanto no se produzca en el año 2003 sino en el 2004, ya que ponerlo en el 2003 al final sería engañarnos un poco todos porque hay que tener en cuenta que en muchos casos habría que hacer el estudio de alternativas. En todos los casos, seguramente, hacer los proyectos correspondientes y en algunos de ellos por las características de la vía habría que hacer la declaración de impacto ambiental y, por tanto, materialmente sería casi imposible realizarlas en 2003 o incluso empezar su realización. Por eso, nosotros la propuesta que haríamos sería que en todas aquellas que estamos hablando de un plazo concreto, en donde aparece año 2003 apareciera el año 2004, y en el caso concreto de la de Yanci-Bera, que termina en el 2006, que fuera 2007, por ajustarlo a lo que entendemos que puede ser la realidad de la obra. En ese caso, como digo, si eso se admite, aprobaríamos todas aquellas, la 61, la 62, la 63 no, que es la de Lorca, la 64, ésa la aprobamos tal y como viene recogida, la 65 con el plazo, la 66, pues también entendemos interesante hacer la actuación independientemente del proyecto que se tenga de la autovía transpirenaica. Nosotros somos partidarios de la Nacional 135 y de hacer un estudio y las realizaciones para mejorar todo ese eje, y, si en otro*

momento la autovía transpirenaica se realiza, lógicamente, como hemos aprobado en otra resolución anterior, habría que aprovechar los trazados que se fueran realizando. Por lo tanto, nosotros en ningún caso estamos en contra de que se vaya realizando todo el trazado posible para mejorar las comunicaciones de la Nacional 135.

De la 67, también el plazo. En cuanto a la 68, más de una vez nos hemos mostrado de acuerdo y en las propuestas de la Comisión que estudiaban las grandes vías esta propuesta también venía. Nosotros creemos que hay que llegar a un acuerdo para que esa carretera, esa vía de gran importancia como es la conexión con Francia por Irún, Enderlatsa-Behobia, desde luego, está en las mejores condiciones en todo su tramo y no que al final que esté el tramo en las condiciones en que se encuentra actualmente.

La 70, no. La 71, Audenasa, no. La 72, sí, nos parece lógico que se hagan los estudios en los diferentes puntos negros en las carreteras. Es verdad que conforme se van arreglando esos puntos negros van apareciendo otros en otros tramos de carretera, pero lógicamente siempre habrá que estar atentos a la eliminación de los mismos en la medida de lo posible.

En la 73 pediríamos una diferencia, y es que el Parlamento inste al Gobierno de Navarra a que firme el convenio correspondiente para que se ejecuten con celeridad, etcétera, etcétera, las vías de Pamplona a Jaca, Medinaceli-Soria-Tudela, y Pamplona-Estella-Logroño. Entendemos que la solución es firmar un convenio, que nosotros estamos convencidos que se va a firmar muy brevemente, y, por lo tanto, en ese sentido, apoyaríamos la propuesta.

En la 74 también creemos que hay que estudiar la conexión entre las dos autovías, pero primero hacer el estudio antes de hacer una ejecución. La 75 nos parece bien y a la 76 votaremos en contra. Nada más. Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor García Adanero. Tiene la palabra el señor Viedma.*

SR. VIEDMA MOLERO: *Gracias, señor Presidente. De las dieciséis propuestas de resolución presentadas por EAJ/PNV, votaremos quince a favor y en contra solamente de la número 70, que vuelve a hacer incidencia en el eje transpirenaico. Lógicamente, no cabe otra razón que votar que sí a las quince restantes sencillamente porque es una aportación en positivo, superrazonable todo lo que aquí se plantea para mejorar el plan de carreteras. Evidentemente, estas actuaciones, junto con las que han presentado otros grupos, demuestran que hay lagunas importantes en el plan de carreteras y que estas actuaciones van a mejorarlo, lo que ocurre es*

que, desde nuestro punto de vista, las que generalmente se votan que no son las importantes, son las de peso, son las de sustancia y en ese sentido daremos nuestro voto favorable a todas ellas, salvo a la 70. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Viedma. Tiene la palabra el señor Nuin.*

SR. NUIN MORENO: *Gracias, señor Presidente. Voy a ser muy breve. Simplemente quiero manifestar el apoyo a todas las propuestas presentadas y que ese apoyo también se producirá en el caso de que se modifique el texto de las mismas en el sentido que había propuesto el señor García Adanero.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Nuin. Tiene la palabra el señor Burguete.*

SR. BURGUETE TORRES: *Gracias, señor Presidente. Efectivamente, vamos a apoyar una parte importante de estas propuestas, aunque, como ya ha avanzado el portavoz de UPN, fruto de esas discusiones que se producen previamente al plan, no tanto con un contenido político, sino con un contenido de poder encajarlos económicamente y que sean posibles ejecutarlas dentro de los planes establecidos, vamos a apoyar varias de las propuestas teniendo en cuenta que en algunos casos vamos a plantear la ampliación o el atraso de la propuesta presentada por el portavoz de EA-PNV, que lo que realmente solicitaba era la realización urgente de estas obras. En cuanto a la 61, apoyaremos, pero que sea en 2003. En la 62 ocurre lo mismo. No apoyaremos la número 63 en la referencia que hace a la Pamplona-Estella-Logroño. Apoyaremos la número 64. En la número 65 plantearemos también un adelantamiento o un retraso de la propuesta que se hace, que en definitiva supondría un adelantamiento de lo propuesto en el plan.*

También vamos a apoyar la número 66. En la número 67 plantearemos un atraso de la propuesta que se plantea. Aceptaremos también la 68. En la 69 ocurriría lo mismo con los plazos. Rechazaremos la 70 en la medida en que se plantea un rechazo frontal del proyecto del eje transpirenaico. También rechazaremos la 71 porque hace referencia a Audenasa y ya ha sido debatido a lo largo del día de hoy. Apoyaremos la 72. También apoyaremos la 73.

En cuanto a la 74, entendemos que se va a presentar una propuesta in voce para aclarar alguno de los extremos de la propuesta. Apoyaremos la 75 en los términos en los que está presentada. Rechazaremos la 76.

En definitiva, aceptamos una importante partida de las propuestas de EA/PNV, lo que demuestra que el plan no era ni algo cerrado ni algo perfecto. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Burguete. Tiene la palabra el señor Arroyo.*

SR. ARROYO LEATXE: *Simplemente, anuncio el voto favorable a todas las propuestas excepto a la 73, porque en la 73 se plantean tres proyectos con los que mi grupo tiene diferencias notables. Por una parte, no contemplamos Medinaceli-Soria-Tudela como prioridad, no pensamos que sea necesaria la autovía Pamplona-Jaca y en la autovía Pamplona-Estella-Logroño estamos en desacuerdo con el tramo Estella a Logroño.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señor Arroyo. Tiene la palabra la señora Rubio.*

SRA. RUBIO SALVATIERRA: *Anuncio el voto favorable a todas las propuestas, si bien en la 73 también en las tres cuestiones que se abordan hay una de ellas, la autovía Pamplona-Jaca sobre la que tenemos nuestras reservas, pero como compartimos las otras dos, Medinaceli-Soria-Tudela y Pamplona-Estella-Logroño, igualmente también la votaremos a favor.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Gracias, señora Rubio. Tiene su turno de réplica el señor Goikoetxea.*

SR. GOIKOETXEA ASKORBE: *Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar, agradezco a los grupos el apoyo de las propuestas. Insisto en la justificación de nuestro planteamiento en dos aspectos fundamentales. Nosotros seguimos pensando que el plan de carreteras debería contemplar de una vez por todas cómo se va a financiar y qué costo va a tener para los usuarios toda la red de gran capacidad. Aquí se están creando cada vez sistemas diferentes de gestión y sistemas diferentes de pago y repercusiones diferentes para los usuarios, lo cual nos parece que está estableciendo agravios y desequilibrios comarcales y sociales y en todo caso me parece que, además, en esos temas es necesario el consenso no sólo interno de Navarra, sino además el consenso con el entorno de Navarra con el cual hasta el momento, que yo sepa, no existe ningún acuerdo. Parece ser que estamos en vías de hacer un acuerdo con el tema de la vía de gran capacidad hacia Medinaceli, pero el resto están todavía por convenir, tanto hacia Logroño como hacia el norte e incluso hacia el este. Eso nos parece que demuestra la falta de capacidad de negociación del departamento con el entorno y nosotros lo que entendemos es que hay que estimular ese acuerdo.*

En todo caso, con respecto al planteamiento que el señor Arroyo hace sobre la 73, es evidente que en la historia del desarrollo de las vías de gran capacidad su grupo ha venido permanentemente oponiéndose para después acabar aceptando las

obras y nosotros lo que entendemos es que el retraso en obras que son objetivamente necesarias lo único que hace es, además de traer un deterioro o una pérdida de las mejoras sociales que ello conlleva, incrementar el costo por cada año que transcurre sin hacerse un tipo de obra de éstas.

En cualquier caso, insisto en agradecer al resto los votos a favor. Manifiesto que estoy dispuesto a aceptar modificar la fecha de 2003 por el 2004 y en un caso concreto, que es finalización para el 2006 por el 2007. Hay por ahí un tema de una enmienda in voce que propone el CDN, que no sé exactamente cuál es el texto, y no sé cómo se hace el asunto, si lo vemos o pedimos un receso.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Se hace un receso para que se presenten las enmiendas. Se suspende la sesión.*

(SE SUSPENDE LA SESION A LAS 19 HORAS Y 40 MINUTOS.)

(SE REANUDA LA SESION A LAS 19 HORAS Y 45 MINUTOS.)

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Se reanuda la sesión. Se han presentado a la Mesa dos propuestas in voce. La propuesta in voce número 3 y la propuesta in voce número 4. No sé si hace falta que las lea o sus señorías entienden el texto que se les ha repartido. Estas sustituirían respectivamente a la propuesta número 73, que sería sustituida por la propuesta in voce número 3, y la propuesta 74, que sería sustituida por la propuesta in voce número 4. Se votarán así y a su vez también se votarán las propuestas 61, 62, 65, 68 y 69 con los cambios que anteriormente ha aceptado el señor Goikoetxea. En la 61 se trata de sustituir donde dice año 2003 por año 2004. En la 62 sustituir año 2003 por 2004. En la 65 sustituir año 2003 por año 2004. En la 67 sustituir año 2003 por año 2004. En la 68 sustituir año 2006 por año 2007. En la 69 sustituir año 2003 por año 2004 y año 2006 por 2007. Se votarán así y el resto de las propuestas de este grupo se votarán tal y como estaban presentadas. Señora Rubio.*

SRA. RUBIO SALVATIERRA: *Como hay una modificación en la 73, en la in voce en vez de promover actuaciones se habla de firmar convenio. Simplemente quiero volver a matizar y todavía más ante la firma de un convenio que aunque la voy a votar favorablemente, porque recoge tres actuaciones, hay una de ella, la de Pamplona-Jaca, que no comparto.*

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): *Muy bien, señora Rubio. Pasamos a ir votando las diferentes propuestas con los cambios que he dicho, desde la 61 hasta la 76.*

Propuesta número 61. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada por 14 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 62. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada por 14 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 63. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Empate. Rechazada por 7 votos a favor, 7 en contra y ninguna abstención.

Propuesta número 64. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada por 14 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 65. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada por 14 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 66. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada por 14 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 67. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada por 14 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 68. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada por 14 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 69. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada por 14 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 70. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 4 votos a favor, 10 en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 71. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 7 votos a favor, 7 en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 72. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada por 14 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención.

Ahora votaremos la in voce número 3. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada por 13 votos a favor, ninguno en contra, 1 abstención.

Votamos la in voce número 4. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones?

SR. VIEDMA MOLERO: Perdón, señor Presidente. ¿Cuál es concretamente la número 4?

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): La 73 y la 74 decaen a favor de la in voce número 3 y la in voce número 4.

Votamos la propuesta in voce número 4. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada por 13 votos a favor, ninguno en contra, 1 abstención.

Propuesta número 75. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada por 14 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención.

Propuesta número 76. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Rechazada por 7 votos a favor, 7 en contra, ninguna abstención.

Ahora pasaremos a debatir la propuesta in voce número 5, presentada por UPN y CDN. Señor García Adanero.

SR. GARCÍA ADANERO: Seré muy breve porque esta enmienda in voce es la que habíamos hecho para sustituir tres enmiendas del Partido Socialista que, al no aceptar, hemos entendido que era necesario presentarla in voce. Nada más.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Gracias, señor García Adanero. ¿Portavoces que deseen intervenir en el turno a favor? Señor Viedma, tiene la palabra.

SR. VIEDMA MOLERO: Intervengo en el turno a favor pero para abstenernos porque creemos que aquí hay gato encerrado. No entendemos por qué no se ha aprobado nuestra enmienda 17, que dice: a través de un puente que cruce el río Ebro, y aquí lo que dice es: una vez cruzado el río Ebro. Una de dos: o el puente va por debajo del río o no hay puente. Como aquí no está claro, no vamos a decir que no pero tampoco vamos a decir que sí, porque decir que no puede suponer que sea peor que lo que hay en el plan, pero decir que sí, desde luego, es para que al final no se construya el puente sobre el río Ebro, que es una solución para la conexión con la Nacional 232. Gracias.

SR. PRESIDENTE EN FUNCIONES (Sr. Alonso Toledo): Gracias, señor Viedma. ¿Desea intervenir algún portavoz más? Entonces, pasamos a votar la propuesta in voce número 5, presentada por UPN y CDN. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? Aprobada con 9 votos a favor, 1 en contra y 4 abstenciones.

Ahora, por último, en cumplimiento del artículo 197 del Reglamento de la Cámara, se someterá el texto del plan o programa con la inclusión de las propuestas de resolución que hubieran sido aprobadas a una sola votación global. Si el resultado de ésta es favorable, el plan o programa quedará aprobado; en caso contrario, quedará rechazado.

Haciendo este recordatorio del Reglamento, pasamos a la votación expresa del plan. ¿Votos a favor? ¿Votos en contra? ¿Abstenciones? El plan queda aprobado por 7 votos a favor, 1 en contra y 6 abstenciones.

Muchas gracias, señorías. No habiendo más puntos en el orden del día, se levanta la sesión.

(SE LEVANTA LA SESION A LAS 19 HORAS Y 55 MINUTOS.)