



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

X Legislatura

Pamplona, 4 de noviembre de 2020

NÚM. 17

---

**TRANSCRIPCIÓN LITERAL**

**COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL**

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.<sup>a</sup> MARÍA VIRGINIA MAGDALENO ALEGRÍA

**SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 4 DE NOVIEMBRE DE 2020**

**ORDEN DEL DÍA**

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para valorar el estado de la Red de Carreteras de Navarra y la propuesta de mejoras.
- Pregunta sobre la reactivación de la economía mediante la inversión en obra pública, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.
- Pregunta sobre la reducción de los horarios de trenes de larga distancia y cercanías en Navarra, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.
- Pregunta sobre los problemas de tráfico en el nudo de accesos a Zizur, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

*(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)*

(Comienza la sesión a las 12 horas y 20 minutos).

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para valorar el estado de la Red de Carreteras de Navarra y la propuesta de mejoras.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos a comenzar la Comisión de Cohesión Territorial. A Instancia de la junta de portavoces, el Consejero de Cohesión Territorial va a valorar el estado de la red de carreteras de Navarra y la propuesta de mejoras. Le damos la palabra al señor García para, si quiere, plantear un poco la cuestión.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Cómo no, primero agradecer la presencia del Consejero de Cohesión Territorial, el señor Ciriza. Solicitamos esta comparecencia, en primer lugar, para hacer una valoración por parte del Departamento de Cohesión Territorial con respecto al informe que cada dos años presenta la Asociación Española de Carreteras y en el que evidencia que, en Navarra, la red de carreteras de Navarra, hoy en día, está a la cola del *ranking* del estado de las carreteras, en nuestro país. No hay que ser técnico en absoluto, para evidentemente comprobar que el estado de muchas de las carreteras de nuestra Comunidad no es el más adecuado.

Y que como digo, hace años que ha dejado de ser referencia en otras o para otras comunidades, para que nosotros tengamos a otras comunidades como referencia. Y no hace falta tampoco, recorrer muchos kilómetros para ver el progresivo deterioro de muchas de esas infraestructuras, que evidentemente tuvieron un coste. Deterioro, que evidentemente se hace mayor con la falta de inversión y los recortes que se realizaron sobre todo y principalmente, y remarco lo de principalmente, durante la legislatura pasada, en esta materia.

No quiero hablar de pasado, pero sí igual, es conveniente para contextualizar el estado de la misma, en la valoración que hace, desde la Asociación Española de Carreteras y evidentemente, para no volver a cometer los mismos errores, de cara al futuro de ahí mis dos preguntas básicas, para dar respuesta en esta comparecencia que son: qué línea de trabajo tiene el Departamento de Cohesión Territorial de cara a mejorar la seguridad en las carreteras de nuestra Comunidad y cuál es la previsión de inversión del propio departamento de la red durante estos años de legislatura. Una vez finalizada su intervención, cómo no, haremos una valoración de la misma. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Es el turno de usted, señor Consejero, por un tiempo máximo de treinta minutos. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Buenos días a todas y todos. Quiero hacer primero una reflexión inicial. Comparezco en esta Cámara, para realizar una valoración del estado de la red de carreteras de Navarra, así como a abordar la propuesta del departamento para la mejora del estado de las mismas.

Las carreteras del mañana van a depender de las decisiones que adoptemos hoy. Avanzar en la cohesión territorial, en la cohesión social y en el desarrollo económico significa disponer de unas buenas y competitivas infraestructuras viarias. Las carreteras y su adecuado estado son esenciales como servicio público. La conectividad es clave en la lucha contra la despoblación. Necesitamos, ante todo, conectar personas desde la máxima seguridad vial.

El Gobierno de Navarra no va a dejar morir nuestra red de carreteras. Va a invertir y está invirtiendo ya en ellas, como servicio público que son. Quiero iniciar esta comparecencia, con esta reflexión y agradecimiento, sinceramente, a la participación de todos los grupos en la Mesa de Trabajo sobre financiación de carreteras y otras infraestructuras viarias. Una participación que en algunos casos ha sido prácticamente, como de los espectadores y en otros casos con elevada implicación.

Algunos habéis sido capaces de tener altura de miras, de pensar en Navarra y en sus ciudadanos y ciudadanas, y pensar en presente y ante todo en futuro. Os quiero dar las gracias, por haber participado y colaborado en un debate espinoso pero necesario. El de cómo financiar la mejora de nuestra red de carreteras sin restar recursos de otros servicios públicos que necesitan seguir fortaleciéndose aún más, si cabe, en momentos como este.

Paso a hacer un diagnóstico, por enésima vez en lo que va de legislatura. Se me solicita a comparecer en esta Cámara, a la que acudo siempre encantado, para rendir cuentas sobre la red de carreteras de Navarra.

Señor García, permítame decirle que muchas de las cuestiones que voy a trasladar, evidentemente, son una repetición, teniendo en cuenta que, en estos quince meses, usted ha registrado decenas de iniciativas parlamentarias, con relación a esta materia. Tampoco se sorprendan si en el día de hoy, no entro a profundizar en algunas cuestiones, dado que lo haré próximamente, porque como bien saben, mañana y el próximo miércoles, volveré a acudir a este Parlamento para hablar pues de más de lo mismo, de carreteras.

Dicho esto, les recuerdo que la Red Foral de Carreteras de Navarra tiene una estructura radial con el centro en Pamplona, y cuenta con un total de 3.821 kilómetros. De los que más de 418, corresponden a vías de gran capacidad; y 3.403, a carreteras convencionales. Su situación, como ya ha explicado en anteriores ocasiones, es manifiestamente mejorable. Con la crisis se redujo la inversión, tanto en obra nueva como en conservación. Por consiguiente, hay un gran déficit de inversión.

Como se puede apreciar en la diapositiva, en 2011 se invirtieron en Navarra 22,5 millones de euros, en obra nueva, frente a los 4,9, de 2014. En los últimos años se ha iniciado un pequeño crecimiento. No es de extrañar por ello, el grado de ejecución del tercer Plan Director de Carreteras de Navarra 2010-2018, que contemplaba un total de 225 actuaciones concretas de ampliación y mejora de la red de carreteras, con un presupuesto total de 1.125 millones de euros. De estas 225 actuaciones, ni tan siquiera se llegaron a ejecutar 20, durante la vigencia del plan.

Las más de 200 actuaciones no ejecutadas, tienen un presupuesto hoy de más de 1.000 millones de euros, encontrándose entre ellas, actuaciones fundamentales para nuestra Comunidad, como son la conversión de la Nacional 121-A, en una vía dos más uno o la duplicación de los túneles de Belate-Almandoz.

En la red, con relación a la conservación de la red a lo largo de los años, los diferentes Gobiernos de diferente color político se han visto obligados a efectuar una conservación curativa, debido a la falta de disponibilidades presupuestarias., es decir, hemos actuado ante la necesidad de evitar

un deterioro irreversible de una vía y/o de evitar riesgos a las personas usuarias, pero la conservación debiera ser preventiva. Uno de los indicadores empleados para determinar si los presupuestos dedicados a la conservación de carreteras son adecuados o están por debajo de las necesidades reales, es el porcentaje que se dedica a esta actividad respecto al valor patrimonial de las infraestructuras a conservar.

Hasta fechas recientes, la referencia utilizada por otras administraciones, organismos o asociaciones empresariales del sector consistía en aplicar entre un 2 y un 3 por ciento del valor patrimonial de la red para la conservación anual de la misma. Según los datos que disponemos desde la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras, se calcula el valor patrimonial en 4.450 millones de euros. Por consiguiente, la dotación presupuestaria teórica, óptima y necesaria para la conservación de carreteras, en consideración a su valor patrimonial y utilizando un porcentaje limitado por su nivel inferior, es decir, el 2 por ciento, sería de 90,8 millones de euros anuales.

No obstante, desde Obras Públicas e Infraestructuras se realiza un mayor ajuste a la baja, estimándose necesarios más/menos 72 millones de euros anuales. El gasto real destinado a conservación de carreteras en 2011 fue de 21,4 millones. En la actualidad, en el ejercicio de 2020, casi se duplica esta cifra, incremento de inversión que se ha ido efectuando de manera progresiva por los diferentes gobiernos. No obstante, aunque ha subido la inversión en conservación, todavía estamos alejados de cifras que serían óptimas. Mención especial merece, en el marco de este gasto real en conservación de carreteras, el refuerzo de firmes. Ha habido años en los que no se ha invertido ni un euro, por ejemplo, en 2011 y en 2012, el gasto en refuerzo de firmes se podría tildar de anecdótico, ya que fueron 165.000 euros.

Actuaciones concretas de 2019 a 2020. Después de este diagnóstico de situación de la red viaria y ante la pregunta, ¿qué se ha hecho en estos últimos quince meses? Les indicaré lo siguiente: Lo más relevante, sin lugar a duda, el preacuerdo alcanzado entre el Gobierno de Navarra y la mayoría de los Grupos Parlamentarios PSN, PSOE, Geroa Bai, EH Bildu Nafarroa, Podemos-Ahal Dugu e Izquierda-Ezkerra para financiar y mejorar las carreteras como servicio público. Posteriormente, ahondaré en él porque va a marcar la hoja de ruta a seguir.

Se ha tomado también la decisión de duplicar los túneles de Belate y Almandoz, con objeto de incrementar la seguridad en los mismos, así como adecuarlos a la Directiva 2004/54 de la Comunidad Económica Europea de 29 de abril del 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles en las redes transeuropeas.

Se ha impulsado el proyecto de conversión de la Nacional 121-A en una vía dos más uno y a finales de septiembre se licitaban las obras de conversión del primer tramo de esta vía de cinco kilómetros que discurre entre la glorieta de los túneles de Ezkaba y la travesía de Olabe. El valor estimado es de 10,1 millones de euros, IVA incluido. Hace pocos días finalizaba el plazo de presentación de solicitudes.

Cabe recordar que la dos más uno es una solución testada internacionalmente, que presenta las siguientes ventajas: Suprime el cien por cien de los adelantamientos con circulación en sentido contrario, sin perjudicar a la velocidad media del recorrido; reduce de forma muy significativa el

riesgo de colisión frontal, ya que los adelantamientos se realizan de forma despejada; y no produce un gran efecto llamada para el tráfico pesado; entre otras.

Además, con objeto de reducir la siniestralidad en esta vía en los últimos meses, se han realizado diferentes actuaciones de mejora de las mismas: Limitar a un solo sentido los adelantamientos en los tramos de tres carriles; reponer la señalización horizontal; reponer el firme en varios tramos y fresado; la doble línea continua, etcétera. Se ha decidido, además, realizar las variantes de Ventas de Arraitz y Olabe, reclamaciones que han sido históricas de los habitantes de la zona desde hace muchos años.

Se han concluido las obras de la nueva variante sur de Tafalla, que se abrió al tráfico el pasado mes de octubre. Se trata de una obra iniciada la pasada legislatura de 2,8 kilómetros de longitud, que va a permitir descongestionar el tráfico del casco urbano, al evitar que 1.400 vehículos circulen cada día, por el centro del municipio. Posibilita, además, aumentar la seguridad vial, evitando situaciones de peligro, y contribuye a reducir el tiempo de trayecto, de seis a dos minutos. La nueva variante ha contado con una inversión de 8,4 millones de euros.

Hemos efectuado actuaciones de mejora en diferentes puentes de la Comunidad Foral, como los de Sánsoain, Eguillor e Ibero. Se ha finalizado la construcción de la nueva rotonda entre Peralta, San Adrián y Andosilla. Se han efectuado las obras de la nueva parada de autobuses en el Hospital Reina Sofía de Tudela, con el fin de impulsar la llegada de los servicios de transporte público de la Ribera.

Se ha llevado a cabo la redacción de los proyectos de la glorieta de acceso al Polígono Industrial de Carca, de los accesos a la salida nacional 134 en San Adrián, de la vía de acceso al nuevo colegio del Roncal, así como en el proyecto de redistribución de tráfico en el nudo semafórico entre la A-12 y la A-15 en Zizur Mayor, entre otros.

Más actuaciones, la rehabilitación y refuerzo de firmes en carreteras como la NA-234, Campanas Urroz-Villa; la N-121-B, Pamplona-Francia por Baztán; la NA-160, Tudela-Fitero, en varios tramos de la carretera Tudela-Fitero, entre la A-1, entre Alsasua y Etxegarate también; así como también en la ronda de Pamplona PA-30; entre otras. Actuaciones todas ellas, concretas.

Ahora le paso a definir las líneas de trabajo. De manera paralela y teniendo muy presente el diagnóstico de la situación anterior y la irrupción de la epidemia del Covid-19, desde el Departamento de Cohesión Territorial se ha venido trabajando en tres líneas de búsqueda de financiación. La primera, creación de una empresa pública que implante peajes a vehículos pesados en vías de alta capacidad. Segundo, los presupuestos generales de Navarra. Y tercero, ayudas a través de los Presupuestos Generales del Estado o procedentes de Europa.

Con relación a la creación de la empresa pública, me remontaré a los inicios y comenzaré por el principio. Como recordarán, les convocamos a todos los grupos el pasado mes de noviembre, con objeto de constituir una Mesa de Trabajo para intentar alcanzar un gran consenso a medio y largo plazo entre todas las fuerzas que permitiera asegurar la suficiencia financiera tanto para la adecuada conservación como para la ejecución de las principales obras pendientes de mejora y ampliación de la Red de Carreteras de Navarra.

Después de varias reuniones de diagnosticar, escuchar, compartir con ustedes, dialogar también, se consiguió alcanzar un acuerdo con aquellas formaciones que, dejando la demagogia de lado, decidieron apostar por la mejora de la red de carreteras como servicio público y de futuro. Entre todas y todos a excepción, precisamente del grupo al que usted pertenece, solicitante de esta comparecencia, conseguimos acercar posturas y poner sobre la mesa soluciones a un problema enquistado, desde hace años.

Cabe recordar que la propuesta del Departamento de Cohesión Territorial consiste, como todos ustedes son conocedores, en la creación de una empresa pública que se encargue de la gestión e implantación de los peajes exclusivamente a vehículos pesados en cinco vías de alta capacidad: la A-10, la A-15, la N-121-A, la A-1 y la A-68. Esta alternativa que se fundamenta en los principios europeos de «quien usa, paga» y «quien contamina, paga» posibilitará ingresar hasta 45 millones de euros anuales, con carácter finalista, que permitirán abordar las necesidades existentes desde hace años en materia de carreteras.

Actualmente nos encontramos en el complejo proceso de tramitación de diferentes cuestiones, relativas a la constitución de la empresa pública. Como, por ejemplo, la redacción de sus estatutos. Próximamente en posteriores comparecencias aludiré a esta cuestión más concretamente.

En relación con la segunda de las herramientas de financiación de los Presupuestos Generales de Navarra se evidencia una tendencia clara, para 2021. Se incrementa la partida destinada a la mejora de la red de carreteras. En lo que respecta a obra nueva en 2021, vamos a centrar nuestro principal esfuerzo en dar un empujón a la conversión de la N-121-A en una vía dos más uno pero, además, iniciaremos y acometeremos, en algunos casos en su totalidad y en otros casos en parte, otra serie de actuaciones, todas ellas muy demandadas por la ciudadanía.

Las obras de mejora de la carretera Mérida-Caparroso, las obras del nudo semafórico de Zizur Mayor, el acondicionamiento de las intersecciones de la vía NA-134 de San Adrián, de la NA-122 de Allo, y de la NA-134 de San Adrián, de Cárcar, la nueva vía de acceso al colegio público de Roncal en la carretera NA-2131, la variante de Irurtzun y las obras de acondicionamiento de la carretera NA-5221 entre Cortes y el límite de provincia. Son algunas de las actuaciones más destacadas que se iniciarán el próximo año, en materia de obras públicas e infraestructuras.

A continuación, voy a facilitarles una breve explicación de cada una de ellas. Si me permiten un segundo. Muchas gracias. Continúo.

Mejora de la carretera NA-128, Peralta-Carcástico límite provincia con Zaragoza, tramo Caparroso- Mérida. Las obras de la mejora de la carretera de NA-128, en el tramo que discurre entre las localidades Caparroso y la entrada a la localidad de Mérida, se iniciarán en 2021. Permitirán aumentar la anchura y las condiciones de la carretera.

El presupuesto total de la actuación asciende a 7.290.470 euros, IVA incluido. En la actualidad, esta carretera dispone de una plataforma de 6 metros, sin arcenes, con curvas de radio reducido y un trazado en alzado peligroso, debido a la existencia de cambios de rasante, con una distancia de visibilidad inferior a la mínima necesaria. La nueva carretera proyectada está formada por

dos carriles de 3 metros cada uno, con arcenes de 1,5 metros y bermas de 0,50 metros, a ambos lados.

Obras en la carretera NA-5221 Cortes con el límite de provincia. Con el fin de mejorar la seguridad vial y la circulación de tráfico pesado, el Departamento de Cohesión Territorial va a ensanchar y reforzar la cabecera actual, que transcurre desde el núcleo urbano de Cortes hasta el límite con Aragón. Las obras van a suponer una inversión de 348.000 euros, que es el presupuesto base de licitación, con el IVA incluido.

La carretera 52, NA-5221, en el tramo del proyecto tiene actualmente una anchura media de 5,40 metros, formada por dos carriles, uno por sentido y sin arcén. La actuación permitirá ensanchar la plataforma hasta los 8 metros para conseguir una calzada con dos carriles, de 3,50 metros cada uno y sus respectivos arcenes exteriores, de 0,50 metros, lo que facilitará el tráfico pesado que abunda en esa carretera, y mejorará también la seguridad de la carretera misma.

Acondicionamiento de las intersecciones NA-134 San Adrián. Con esta actuación, cuyo presupuesto asciende a 999.346,83 euros, básicamente un millón de euros, se acondicionará la intersección de la carretera NA-134, en el punto kilométrico 52,300 que conecta el polígono industrial de San Adrián, la carretera en NA-8710 y la NA-134 y la entrada a San Adrián. Con las obras se convertirá esta intersección en una glorieta, de radio interior de 25 metros y Radio exterior, de 30 metros, que permita todas las conexiones con los distintos viales existentes ahora, facilitando la circulación y el acceso al Polígono industrial, donde hay algunas de las empresas más importantes de Navarra.

Intersecciones NA-122 y variante de Allo. Con el fin de reducir la siniestralidad registrada en el NA-122, también conocida como la variante del núcleo urbano de Allo, se van a acondicionar las intervenciones de esta vía con las carreteras NA-6340 y NA-666, situadas en el punto kilométrico 11,340 y 12,260, respectivamente. Las obras tienen un presupuesto base de licitación de 867.741,32 euros, IVA incluido. Ambas intersecciones tienen actualmente forma de glorieta partida. Los que hayáis pasado por allí, la recordaréis. Donde existe un anillo circular, de sentido único de circulación que canaliza todos los movimientos de entrada y salida entre la vía principal y las vías secundarias, pero mantiene la continuidad de la vía principal, primando la circulación en ellas sobre el resto de los movimientos.

La siniestralidad, recordaréis alguno de los accidentes que ha habido, algunos con fallecimiento incluido, se produce principalmente por una errónea interpretación del conductor que circula por las carreteras secundarias NA-6340 y NA-666 que una vez incorporado a la glorieta, interpreta que tiene preferencia de paso, sin hacer caso a la señalización existente que le advierte de la obligación de realizar el *stop*. Esto origina colisiones por alcance con los vehículos que circulan por la carretera NA-122. Con esta actuación se convertirán estas dos intersecciones en glorietas cerradas, lo que supondrá una reducción de la velocidad de recorrido, pero mejorará la seguridad viaria de la zona.

Acondicionamiento, intersecciones NA-134 Cárcar. Con el fin de mejorar la seguridad tanto de vehículos como de peatones, el Departamento de Cohesión Territorial va a acondicionar la actual intervención, situada en la NA-134, transformando la glorieta partida existente en una glorieta cerrada. La actuación tiene un presupuesto de 441.653,68 euros, IVA incluido. Esta es

una zona que, yo creo que también habréis pasado por ahí la mayoría, porque se va hacia el vertedero de Montejurra, a la derecha tiene el pueblo Cárcar, a la izquierda tiene el polígono industrial, un polígono que va creciendo y está al final de una cuesta, tiene dificultades de visión y ha habido ya varios accidentes. Entonces, se quiere dar solución, porque incluso entran camiones ya pesados, tráiler, y es muy necesario.

Con esta actuación se transformará la actual intersección en una glorieta cerrada con vial directo desde la NA-134, viniendo de Andosilla hacia el casco urbano de Cárcar. Además, se ha proyectado un corredor peatonal desde la acera existente, en el lado urbano de Cárcar hasta la acera del polígono industrial, junto al campo de fútbol. El paso peatonal cruzará tres calzadas, las dos de la NA-134 y la del vial directo a la localidad de Cárcar, mejorando la seguridad vial para los peatones que transitan por la zona.

Construcción de la ruta escolar NA-2131, en Roncal. Esta la recordaréis todos porque es la que empalma el pueblo con el colegio, que está en las afueras. El Departamento de Cohesión Territorial va a acometer también las obras de construcción de una ruta escolar, en la carretera NA-2131, desde el núcleo urbano de Roncal hasta el nuevo recinto escolar, con el fin de asegurar la seguridad para los escolares. Las obras están presupuestadas en 262.286,68 euros. La actuación requiere la ampliación de la plataforma de la actual NA-2131, hacia el monte adyacente, con las tareas de desmonte que se requieren. Así mismo, el proyecto contempla la ejecución de una medida de estabilización, en el margen izquierdo de la carretera, en una zona que ha dado problemas de inestabilidad. Es una zona que a lo mejor alguno lo recordáis, tiene un terraplén hacia el río. Aunque en esta actuación no es necesaria para la implantación de la ruta escolar, se ha considerado aconsejable para proteger también la plataforma.

El nudo semafórico de Zizur Mayor. Igualmente, en 2021, se va a solucionar la problemática que actualmente existe en el acceso suroeste a Pamplona, en el conocido como nudo semafórico de la A-12, sobre la A-15, en Zizur Mayor. Esta es tan conocida que todos ya sabéis a cuál me estoy refiriendo. Los problemas se producen, sobre todo en hora punta, diariamente en dos movimientos, la salida de Zizur hacia Pamplona, y la salida A-21 Logroño, A-15 Zaragoza.

Tras los estudios realizados por los técnicos de la Dirección de Obras Públicas e Infraestructuras, se ha concluido habilitar un nuevo carril y realizar una modificación semafórica, con la intención de aumentar la capacidad de entrada del nudo actual, de forma que se minimizaran las colas. Las obras cuentan con un presupuesto estimado de 663.547,74 euros.

El cambio de la disposición de carriles consiste en ampliar un carril más, hasta llegar a cuatro, los que permiten el acceso desde Logroño. De esta forma, la distribución de los carriles de entrada a Pamplona sería la siguiente: carril 1, situado a la izquierda, para permitir el giro hacia la A-15, dirección norte, de manera independiente al resto de movimientos; carriles 2 y 3, centrales de conexión de la A-12 Logroño con la Avenida Aróstegui; y el carril 4 situado a la derecha, de conexión directa con la A-15 dirección sur.

En definitiva, con la solución propuesta y los movimientos de entrada a Pamplona y el movimiento de giro hacia la izquierda, hacia la A-15, fundamentalmente hacia el polígono de Landaben, se podrá realizar a la vez, de forma que en el mismo tiempo podrán circular por el nudo más vehículos y así, minimizarán las esperas.

Variante de Irurtzun. En 2021, el Departamento de Cohesión Territorial va a iniciar también, la construcción de la variante de Irurtzun, en la carretera en NA-7010, Astráin-Irurtzun. Una actuación valorada en 1.192.533 euros que solucionará el problema actual del denso tráfico de vehículos procedentes, casi todos del polígono, en su mayor parte pesados, que soporta actualmente la travesía por el pueblo. Para ello, se realizará un nuevo trazado por la zona oeste de Irurtzun, así como una glorieta.

El eje principal de la variante se desarrolla coincidente con la carretera NA-7010, desde el paso inferior bajo la autopista AP-15, en el barrio de la estación de la localidad de Izurdiaga, y continúa con dirección sur-norte por la NA-7010, hacia el casco urbano de Irurtzun. Tras un tramo de unos 440 metros, el nuevo trazado se desvía del actual hacia el oeste, finalizando en una glorieta, de nueva construcción, que se localizará en el mismo emplazamiento que la que hay actualmente, intersección situada en la calle Aralar.

El vial proyectado tendrá una calzada de 7 metros, dos carriles de 3,50 metros por sentido, con arcenes de 0,5 metros y en el tramo de un nuevo trazado, una calzada de 7 metros, con un margen de 0,50 metros, en el lado de una acera de 2 metros, en el lado contiguo al casco urbano.

Ensanche y mejora de la carretera NA-6008, Salinas de Pamplona, Esparza de Galar. ¿Os situáis en las afueras de Pamplona? En Cordovilla... La carretera NA-6008, por sus características, registra a día de hoy una falta importante de seguridad vial para el tráfico que discurre por ella, así como para peatones y ciclistas. Por ahí hay varias zonas peatonales también se anda mucho en bici. Hay varios colegios, con gran número de alumnos. Entonces, la vía presenta a día de hoy una única calzada, con dos carriles pequeños, de 1,60 metros y arcenes con una anchura de alrededor de 0,10 metros. La anchura de la calzada resulta totalmente insuficiente, haciendo que la circulación no sea ni segura, ni cómoda, ya que prácticamente no permite el paso de dos vehículos que circulen en sentidos opuestos. Además, la intersección con la carretera NA-6000 con dirección a Campanas y Echavacoiz que se encuentran las inmediaciones del núcleo urbano de Esparza de Galar, se ubica en las inmediaciones de una curva, con una pendiente ascendente del 6,9 por ciento, muy complicada en dirección a Echavacoiz, y carece de todo tipo de carriles para las incorporaciones y salidas de ambas carreteras.

Todas estas características generan en esta zona un importante riesgo de accidentalidad, tanto para el tráfico rodado como para los usuarios vulnerables, formados por motoristas, ciclistas y sobre todo peatones. El tramo de la vía sobre el que se va a actuar discurre entre el punto kilométrico 1 de la mencionada carretera, hasta la intersección con la carretera NA-600 de Echavacoiz-Campanas.

Las obras permitirán ensanchar la plataforma existente y mejorar el trazado de la carretera en algunos tramos en donde actualmente no se dispone de suficiente visibilidad, causa de la mayor parte de los accidentes que se producen en la zona. De esta forma, se han proyectado dos carriles de 2,5 metros de anchura y arcenes de 1 metro a cada lado. Además de las 23 curvas existentes actualmente en la carretera actual, con la mejora de este trazado, se reducirán a 12, lo que supone una disminución del número de curvas del 48 por ciento.

Por último, para el acondicionamiento de la intersección con la carretera NA-6000, se construirá una nueva intersección que mejore la visibilidad de los vehículos, desplazando la actual conexión

en dirección Campanas, lo que permitirá la construcción de carriles independientes para los distintos movimientos.

Les he informado de manera resumida, de las principales actuaciones que se acometerán este próximo año. Insisto también, algunas de manera íntegra y otras, en parte. Un momentico, por favor. Muchas gracias. Continúo.

En lo que respecta a conservación, en 2021 se prevén destinar 47,7 millones de euros, 3,5 millones de euros más con respecto al presupuesto inicial de 2020. Como cuestiones más destacadas, actuaciones en materia de conservación y centro de control por importe de 33,9 millones de euros, 5 millones para seguridad vial, 5 millones para el refuerzo de firmes y 1,4 millones para la renovación de instalaciones en diferentes túneles de la red de carreteras. Me gustaría incidir en que la partida destinada al refuerzo de firmes se incrementa un 163 por ciento. Evidentemente, aunque como he señalado antes, se aprecia una tendencia, no es menos cierto que todavía estamos lejos de esas cifras óptimas de conservación, que he aludido anteriormente. Pero les recuerdo, también que cuando se cree la nueva empresa pública que se encargará del mantenimiento de las cinco vías, en las que se instalarán peajes, será posible liberar del presupuesto de Obras Públicas e Infraestructuras, en torno a 5 millones de euros anuales para la conservación ordinaria del resto de la Red de Carreteras de Navarra, en el Marco de los Presupuestos Generales de la Comunidad Foral.

La tercera vía para recaudar financiación para la mejora de la Red de Carreteras de la Comunidad Foral, como ya se explicó en su día en las reuniones mantenidas, es a través de ayudas de los Presupuestos Generales del Estado o bien a través de Europa.

Tras varias reuniones con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, son conocedores de que los Presupuestos Generales del Estado para 2021 contemplan una ayuda para la ejecución de las obras de la N-121 nada desdeñables. Una subvención directa de 12 millones de euros que nos van a dar un empujón importante a la conversión de la N-121-A, en una vía dos más uno. Por consiguiente, también estamos recurriendo a esa vía de ayudas, a través de los Presupuestos Generales del Estado.

En cuanto a Europa, también les quiero decir a todos, especialmente a usted, señor García, hemos solicitado financiación a Europa. En este caso, para una actuación muy concreta. Uno de los proyectos que va a presentar Navarra a los Fondos de Recuperación Europeos Next Generation es el corredor Navarra-Francia, es decir la N-121-A, en su conjunto, como proyecto de modernización de infraestructuras clave del transporte.

Mejorar las comunicaciones dentro del territorio es fundamental en la lucha contra el despoblamiento y para favorecer también el desarrollo económico local. Se trata de una actuación enmarcada en la Estrategia de Cohesión Social y Territorial de Navarra.

Y ya, en conclusión, en definitiva, quince meses con actuaciones concretas y con líneas de trabajo, además, consensuadas con la mayoría parlamentaria. Un preacuerdo importante del Gobierno de Navarra con la mayoría de los grupos parlamentarios que marca una línea de actuación.

Evidentemente, la irrupción de la pandemia nos ha ralentizado en algunos casos el ritmo y esperamos poder acelerar las actuaciones más importantes en 2021, como son la constitución de la nueva empresa pública y las obras de conversión de la N-121-A, en una vía dos más uno. Así que quedo a la espera de sus intervenciones y de sus preguntas. Muchas gracias a todos y todas, por su atención.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero, por su extensa explicación. Le damos la palabra por diez minutos al señor García, del Grupo Parlamentario Navarra Suma.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Espero que también sea, igual de tiempo para el resto. En este caso, dada la cantidad de cuestiones que se nos han planteado en esta comparecencia empezando por, evidentemente, parece ser que al señor Ciriza no le gusta que le planteemos diferentes iniciativas en este Parlamento, con respecto a nuestra obligación como Parlamentarios que es hacer un control.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Perdona, que estoy encantado, ya le he dicho, encantado.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Luego, si quiere usted, ahora estoy en el turno de palabra. Yo no le he interrumpido cuando usted, en cierta medida, me decía que yo le traía muchas iniciativas. Seguiré evidentemente en la misma línea, porque es mi obligación hacer un control al Gobierno y evidentemente, plantear la cantidad de contradicciones de este departamento que son muchas y que luego, vamos a ir desgranando una a una, porque evidentemente hay varias, en esta cuestión.

Por lo tanto, no le quepa ninguna duda de que este Parlamentario y este grupo seguirá cumpliendo como una vez sus obligaciones, como digo que es controlar al Gobierno de Navarra y espero que usted ejerza también en su obligación de dar esa información y entiendo que dar información y explicaciones oportunas a ese respecto.

Bueno, tengo que agradecer, cómo no, su intervención y no es cierto, sí es cierto, en este caso, o le engañaría, señor Ciriza, que pensaba que ayer íbamos a tener un anuncio en los medios de comunicación o alguna noticia relacionada, exponiendo un plan de reversión de los recortes o un plan de actuaciones, como viene habitualmente haciendo. Porque parece ser, que este grupo le marca la tendencia de trabajo a su departamento y lo vemos, en alguna de las preguntas que luego tengo la oportunidad de plantear a este Consejero.

Por lo tanto, ayer no hubo anuncio y hoy tampoco ha habido un plan de reversión de recortes, más allá de actuaciones que efectivamente ya estaban previstas y se deberían de acometer muchas de ellas, por cierto, en este año 2020. Si no es cierto, podemos detallar algunas de las cuales ya estaban previstas en el presupuesto que, como digo, se va a poder ejecutar, espero, muchas de ellas en el 2021. Son datos, básicamente he hecho un contraste de la petición de información que le hacía recientemente, hace escasamente dos meses y como digo, siempre es bueno hacer una comparativa, que tendremos tiempo.

Habla de medidas que evidentemente, podemos compartir, habla de financiación, hablaremos también de temas de financiación y hablaba, sobre todo, de demagogia. He de decir que nuestro

grupo no hace demagogia en ningún aspecto. He de decir que siempre nos hemos expuesto a cualquier tipo de peaje, lo hacemos hoy, lo hicimos ayer y lo volveremos a hacer mañana. Por lo tanto, le guste o no, no compartimos, sí compartíamos en la legislatura pasada con su grupo, el Partido Socialista, que no estaba de acuerdo en poner peajes, hoy ha cambiado de opinión, Navarra Suma no es demagogo por seguir planteando lo mismo que hacía, como digo, en la legislatura pasada. Seguiremos, como digo, defendiendo esta posición que tiene Navarra Suma.

Lo cierto es que no ha sido prioridad ni para el anterior, ni para el actual, a día de hoy y hablo de datos de inversión, a día de hoy, la conservación en carreteras. Porque en los últimos cuatro años y cuento ya con el presente 2020 se han invertido algo más de 124 millones de euros, que es una ligera cifra evidentemente y ciertamente, ligeramente superior a los años comprendidos entre los años 2012, 13, 14 y 15, evidentemente con una crisis de por medio, en aquellos años y con un Presupuesto General de Navarra, bastante por debajo de lo que está a día de hoy.

Tampoco es una prioridad hasta día de hoy la inversión en la señalización, tampoco del Gobierno anterior. Los datos también son claros, 16 millones de euros, es una cifra muy similar a la anterior legislatura del cambio, con respecto a la señalización y tampoco lo es la prioridad en nuevas infraestructuras viarias, ya que el Gobierno anterior y cuento hasta 2019, porque son los datos ejecutados, con presupuesto ejecutado, son 27 millones de euros durante la legislatura pasada 2020, insisto que no lo cuento, porque no está finalizado y no sabemos cuál es el presupuesto ejecutado del departamento, y más de 74 millones de euros, durante la legislatura anterior al cambio. Yo creo que hay una diferencia sustancial e importante, por lo tanto, algún argumento que tendrá seguramente algún otro portavoz ya no es válido.

Prioridad tampoco es la inversión en la Red de Carreteras de Navarra y los datos sobre el mejor indicador para que lo que digo cierto y son todo datos que gracias a su departamento, yo puedo hoy contrastar, porque efectivamente toda la información que se le pide por parte de este grupo se nos traslada y le agradezco evidentemente, que se nos traslade dicha información para poder nosotros trabajar con rigor.

Gobiernos anteriores, 134 millones de euros, este es el Gobierno de la legislatura de 2011-2015 y el Gobierno del cambio, 130 millones de euros ejecutados en total en la red de inversión de carreteras. Por lo tanto, la diferencia es importante. Por lo tanto, el argumento que tienen o tenían otros ya no es válido porque la suma y los números son los que son, se puede hacer otra valoración. Pero yo, insisto, no es algo que me estoy inventando, sino que es algo que aporta el propio departamento.

Por lo tanto, la solución pasa, todo, parece ser, por poner en marcha un sistema de peajes, al que le vuelvo a reiterar que, Navarra Suma, desde el minuto uno, ha estado en contra y eso no es hacer demagogia, sino ser claro ante cuestiones, que no compartimos.

Yo le traía o le planteaba la comparecencia para efectivamente hablar de los datos que aportaba el informe de la Asociación Española de Carreteras, en el que dice y dejo los datos económicos pero siempre tienen relación con la inversión, con los datos económicos, vamos al indicador del estado de la señalización vertical, en el que vemos que a menor inversión, menor puntuación y vuelvo a repetir, que hablo del estudio del informe de la Asociación de Carreteras de España, en

el que la puntuación es aceptable, según el propio informe, pero vemos que cada día hay menor inversión, en esta cuestión.

Otro indicador es el estado de las barreras de seguridad, que nos sitúan en una segunda posición, por detrás del País Vasco, con 5 puntos y que también nos mantiene en una posición aceptable en la cuestión que establece el propio informe.

Con respecto al estado de los elementos de balizamiento, Navarra está a la cola con una puntuación de 5,3 puntos, bajamos 3 décimas con respecto a la medición que se hace en el 2017. En este caso, sí que no tengo datos para poder contrastar la inversión, como evidentemente, una degradación de los sistemas de balizamiento que existen y no puedo hacer una valoración más en profundidad.

Otro indicador que, quizás es el más evidente, es el estado de los firmes y que hablaré de esta cuestión, en el que sitúa a Navarra con 108 puntos a 6 puntos por debajo de la medición de 2017. Por lo tanto, también vemos que la falta de inversión produce un empeoramiento de la calidad de los firmes de nuestra Comunidad y con una calificación de deficiente y a 8 puntos de pasar a ser muy deficientes.

Y aquí es donde yo me quiero detener y hacer un análisis en profundidad. Según nos plantea el Consejero ha habido un incremento del presupuesto de cara a próximos años. No tengo la duda de que solicitaré, como así es mi obligación, información del presupuesto ejecutado finalizado el año, para ver si efectivamente se cumplen con los presupuestos establecidos y lo que podemos ver con respecto al estado de los firmes es que a menos inversión, se aprecia un empeoramiento importante y sobre todo se ve, se aprecia un empeoramiento, importante, durante el 2015. El año 2015, quiero recordar que fue el primer año de presupuestos del Gobierno de la señora Barkos y el primer recorte, y quiero puntualizar en lo de recorte, de más de 4,5 millones de euros en inversión en obra en general de la Red de Carreteras de Navarra. Por lo tanto, a alguno se le finaliza y termina o debería de terminar el discurso de que todo viene, como digo, de legislaturas anteriores, cuando efectivamente aquí lo que se aprecia es eso.

Finaliza el estudio hablando de los déficits acumulados y que usted también ha hecho referencia y que, efectivamente, a la inversión que plantea el propio departamento nada tiene que ver con la necesidad que tiene la red de carreteras de nuestra Comunidad y al cual yo aquí, también voy a insistir.

Decía en su primera intervención en este Parlamento, hacía referencia y voy a leer de manera literal que la solución y leo, insisto, de manera literal: «la solución pasa por ejecutar un Plan de Acción Urgente a realizar en seis años, —*largo me fia*, señor Ciriza, como decía un clásico español— por un importe de 90 millones de euros que contemplará actuaciones de la red, refuerzo de firmes, así como señalización vertical, horizontal y barreras además de las actuaciones ya previstas en el propio presupuesto», palabras del señor Ciriza.

Y yo pregunto, ¿dónde está el Plan de Acción Urgente? Porque 2020 es urgente, esto hablaba hace más de un año. No ha hecho ninguna actuación urgente. Y ¿dónde están los 15 millones de 2019? Entiendo que son los que incrementa en los presupuestos de 2020, pregunto, entiendo que sí que los contempla en los presupuestos del 2020. Hablo de los 15 millones, porque es la

parte proporcional de los 90, al cual usted hace referencia y repartidos en esos 6 años. Yo no me estoy inventando nada, sino que lo que hago es dividir los 90 entre 6, que son los años que usted planteaba y para saber cuáles son en la previsión de gasto, en este 2021. Sabemos que efectivamente hay un incremento de 29 millones en su departamento, según la publicación que ha hecho recientemente la Consejera son 29 millones, y entiendo que serán todos destinados prácticamente a la carretera por las obras que se han planteado y agradezco que así sea.

Por lo tanto, hay muchas dudas, sí que son actuaciones concretas que como digo, muchas de ellas ya estaban remarcadas o se deberían de haber llevado o haber empezado en lo que era 2020.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señor García, ya le he dado más de un minuto. Sí, soy generosa.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Vaya. Termino, brevemente. Termino, finalizo. Por lo tanto, yo no comparto que el único plan, su único plan es peajes. Vuelvo a reiterar que no compartamos. Pero sí que le vuelvo a tender la mano y a trabajar cuando usted quiera. Nosotros no nos hemos negado a trabajar con usted para una solución de consenso entre todos los grupos. A nosotros nos dijeron una solución y evidentemente no la compartimos, pero no nos dejaron, no nos dieron más opciones para trabajar. A nosotros no nos dieron más opción para trabajar en ellas y profundizar en ese análisis más allá de que nos presentaron una propuesta. Dijimos que no y no se trabajó en ninguna otra propuesta. Desde aquí, le vuelvo a tender la mano al Gobierno, al Gobierno presidido por la señora Chivite, para que juntos evidentemente, podamos trabajar para fortalecer una estrategia, y finalizo, que priorice a Navarra, a su economía, a la sociedad en general y evidentemente en la inversión en el estado de las carreteras que puede ser un buen punto de partida.

Desde Navarra Suma, ahora sí, hemos dado respuesta en un momento crítico de la historia de nuestra Comunidad, no tengan ninguna duda que nos vamos a situar, como siempre lo hemos, en el lado correcto de la historia y en el bloque, efectivamente, de la oposición pero oposición constructiva, ofreciendo alternativas reales, que lo haremos, y con posibilidades de acuerdos, que esperemos que lleguemos. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Es el turno del grupo parlamentario del Partido Socialista, por diez minutos, señor Aguirre.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta. Bienvenido, señor Ciriza y señora Ochoa. Muchas gracias por los datos y las explicaciones aportadas en su primera intervención. Extensas, como decía la Presidenta de esta Comisión y como suele ser habitual en sus planteamientos, bastante bastante entendibles. Señorías, la Red de Carreteras de Navarra está siendo una de las grandes protagonistas de esta legislatura, la red de carreteras y sus propuestas de mejora, más concretamente.

El señor García, vuelve a hacerle comparecer a usted, señor Consejero, para que le exponga la situación de las carreteras navarras, como bien decía, por enésima vez, y siento decirle que no va a ser la última, vaya perdiendo esa esperanza.

Creo, además, que viniendo de un partido que ha compartido responsabilidades de Gobierno, sorprende. No olvidemos que el sino del Partido Popular está siempre fagocitado, por otras siglas. Lo fue cuando formaban parte de UPN y formaban parte de los Gobiernos de UPN y cuando decidieron volar solos, terminaron de nuevo tapados por las siglas de Navarra Suma.

Volviendo a lo que decía la respuesta al planteamiento que hacía el señor García a su solicitud, en cuanto a la valoración del estado de la red de carreteras, ustedes, señor García, que han tenido responsabilidades de Gobierno, como le decía anteriormente, sabe perfectamente que el estado que dejaron era malo. El señor Consejero ha sido bastante benévolo diciendo que era manifiestamente mejorable, pero el estado era malo.

No deja de sorprendernos, señor García. He de reconocer que, cuando preparábamos esta comparecencia era un volver otra vez a pensar en qué decirle, en qué intervención hacer, pero ya no deja de sorprender cuando, ya sorprende más todavía, siempre da una vuelta, cuando hace comparecer a este Consejero de este Gobierno para compararse usted con el Gobierno anterior. Es decir, si usted considera que el Gobierno anterior no hizo lo que debía y ustedes hicieron prácticamente lo mismo o menos. Por lo tanto, si la situación es mala, usted es tan responsable de esta situación. No es bueno, señor García, querer trasladar a la opinión pública, que esta situación parezca responsabilidad del Gobierno al que pertenece el Consejero Ciriza, al Gobierno de Navarra actual.

Mire, decía el señor Ciriza en su intervención que el tercer Plan Director de Carreteras con un Horizonte Temporal 2010-2018, contaba con 225 actuaciones y no se desarrollaron ni siquiera 20 actuaciones, 2010-2018, enmarco el Horizonte Temporal, porque en ese marco, ustedes tuvieron responsabilidades durante cinco años, cinco años en las que no desarrollaron este Plan Director de Carreteras. Por lo tanto, no podemos centrar únicamente en la literatura pasada la situación que estamos viviendo.

Usted bien sabe cómo se encuentra el asunto que hoy nos ocupa y podremos volver a reiterar por activa y por pasiva la mítica cifra de los 1.000 millones de euros necesarios para las vías navarras. Por lo tanto, 1.000 millones de euros para mejorar las vías navarras, entenderemos todos, los que estamos presentes en esta Comisión y la ciudadanía en general, que no se generan en cuatro años ni en un año que ustedes llevan de gobierno, sino que se generan por la dejación y por la inacción de años y años y años de gobiernos de UPN, ni del Partido Popular en esta situación.

Por lo tanto, señor García, un poquito de vergüenza torera deberían tener ustedes cuando traen a este Parlamento estos asuntos cuando esas vergüenzas son responsabilidad de quienes lo son y usted lo sabe perfectamente.

El señor Consejero ha puesto en valor, ha planteado que en el presupuesto del Gobierno de Navarra para 2021 va a haber un 163 por ciento más de refuerzo de firmes, parece que usted no lo ha escuchado, yo quiero ponerlo en valor. Quiero poner en valor ese incremento del refuerzo de firmes. Quiero poner en valor los 12 millones de euros que pueden llegar del Presupuesto General del Estado para la N-121-A o el tema del Plan *Next Generation* en la petición que se ha hecho a la Unión Europea.

Y por lo tanto, señores del Partido Popular, si ustedes están tan comprometidos con la situación de las carreteras navarras, les pido que no torpedeen los presupuestos del Gobierno de España, porque torpedear los presupuestos del Gobierno de España puede hacer perder esos 12 millones de euros, ustedes que tan en valor ponen los 10 que llegaron con su acuerdo con el Partido Popular, ahora estamos hablando de 12. Por lo tanto, no torpedeen esos presupuestos y no torpedeen unos presupuestos del Gobierno de España que pueden poner en peligro también la llegada de los fondos europeos para planteamientos como el que hacía el señor Consejero con el tema de la N-121-A.

Usted, señor Consejero, ha relatado, como decía al comienzo de mi intervención, con gran cantidad de detalle lo que se han realizado en estos quince meses que lleva al frente de este departamento y ha remarcado también los retos que tiene usted por delante en cuanto a las vías que hemos visto, que usted ha hecho un relato extenso de qué vías son y qué se va a hacer en cada una de ellas y cuándo se va hacer y cuál es el coste, por lo tanto, ya hay un plan.

Pero sí que me voy a centrar en un aspecto que para nosotros también es clave y, a pesar de todo lo que usted ha expuesto, de lo que usted ha relatado, de todo lo que usted ha informado a esta Comisión, yo creo que hay un tema que quiero poner encima de la mesa y no es otro que la Mesa de Trabajo de las Carreteras. Porque yo creo que esa mesa de trabajo, a la que se nos convocó a todos los grupos parlamentarios presentes en esta Cámara, fue una mesa a la que acudimos todos y cada uno de nosotros con más o menos interés, con más o menos entusiasmo. Ya le digo, señor Consejero que, en nuestro caso, en el caso del Partido Socialista de Navarra, ilusionados y esperanzados ante la posibilidad de encontrar soluciones a la situación que nos encontramos a la llegada del Gobierno. Una mesa de trabajo que durante meses nos permitió analizar, debatir y plantear alternativa a lo que todos consideramos una situación trascendental para nuestra Comunidad. Pero claro, en esa mesa no siempre íbamos a estar hablando y debatiendo, había un momento en el que habría que pasar de las palabras a los hechos, en el que había que tomar decisiones y ahí, normalmente, Navarra Suma se borró de unas medidas que iban en esa línea de buscar soluciones.

El señor García dice que fuimos a esa mesa, que el Gobierno, el departamento nos planteó una propuesta y esa fue la que se acordó, pero si no estaban de acuerdo, ellos podían haber presentado una alternativa que yo, por lo menos, como componente de esa mesa de trabajo, jamás recibí una propuesta alternativa a la que ustedes plantearon y que pudiésemos haber estudiado en profundidad. Por lo tanto, dejación, dejación en su actuación.

Ahí Navarra Suma volvió a dar la espalda a las carreteras de Navarra y, por tanto, no solo a las carreteras, por tanto, al interés general de la ciudadanía. Un interés que debe estar por encima del suyo o del nuestro, señor García. Pero el señor García y el conjunto de Navarra Suma son predecibles y hablan de las carreteras y hablan de los peajes, y la verdad es que sí, que hay vías en las que los navarros y las navarras seguimos pagando peajes, pero no lo es por usted, señor Consejero, los peajes en la sombra no son por usted. La ampliación de la concesión de la AP-15 no es por usted, porque si en la AP-15 se sigue pagando peaje es porque alguien amplió el plazo de concesión hasta 2029 y creo que usted sabe bastante bien de lo que estoy hablando. Sabe usted bien de lo que estoy hablando.

Por lo tanto, señor García, usted puede seguir trayendo aquí al Consejero Ciriza para preguntarle por la situación de las carreteras. La respuesta le podrá parecer más o menos acertada, más o menos repetida, más o menos oportuna. Pero en todos los casos habrá que recordarle que cuando hubo que tomar decisiones, ustedes se borraron de las mismas y digo, se borraron porque si no les convencía la propuesta de esa empresa pública podían haber presentado una alternativa, como les he dicho, y ustedes no lo hicieron.

Yo, señor García, agradezco que tienda la mano al Gobierno para colaborar y entiendo que es una mano tendida que yo considero que es sincera, pero siendo responsables también de la situación de las carreteras, les pediría un poquito más de humildad. Usted ha llegado a decir que ustedes siempre están en el lado correcto de la verdad, algo así, creo haberle entendido en su expresión. Hombre, un poco pretencioso.

Yo terminaré con una frase del Consejero que me ha parecido bastante interesante: «Las carreteras del mañana van a depender de las decisiones que adoptemos hoy». Creo que refleja muy a las claras la voluntad de su departamento, porque, en definitiva, trabajar en la mejora de la red viaria de carreteras que nuestra Comunidad ahonda en varias cuestiones: en la cohesión territorial y social de nuestra Comunidad Foral; en la defensa de los servicios públicos, porque también entendemos las carreteras como un servicio público; en la lucha contra la despoblación, en cuanto que mejora la movilidad de las personas y por lo tanto, permite fijar población en los municipios; —señora, me había parecido que me iba a interrumpir, termino ya, señora Presidenta— en la mejora de la seguridad vial, en tanto que, permite reducir siniestralidad y permite viajar con mayor seguridad, como decía. Por eso, señor Consejero, siga trabajando en esa línea, que es la que el Partido Socialista de Navarra considera más oportuna para estas infraestructuras. Muchas gracias y eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre. Hoy estoy siendo un poco benevolente porque parece que quieren ustedes intervenir más. Bueno, es el turno del Grupo Parlamentario Geroa Bai, señor Azcona, cuando quiera usted, diez minutos.

SR. AZCONA MOLINET: Gracias, Presidenta. Y bueno, dar la bienvenida otra vez al Consejero y a parte de su equipo que está hoy aquí. Evidentemente, la comparecencia se pedía para hacer un análisis del último informe y evidentemente, pone sobre la mesa las carencias de la Red de Carreteras de Navarra, además alcanza una valoración de 108 puntos sobre los 400 posibles, por tanto, se puede decir que el informe da un suspenso al estado de la Red de Carreteras de Navarra.

Evidentemente, no es nada nuevo, es algo que repetimos, que conocemos que viene también de análisis previos en esta Comisión durante los últimos meses. Y repitiendo la frase, que yo creo que no ha pasado desapercibida, que ha dicho el propio Consejero de que «Las carreteras del mañana son fruto de las decisiones de hoy», yo le daría la vuelta, las carreteras de hoy son consecuencia de las decisiones del pasado, es decir, decisiones que nos llevan, como digo, a un suspenso en el estado actual de la Red de Carreteras de Navarra.

Voy a dar tres pinceladas de aquellas decisiones que, evidentemente, y aunque el portavoz de Navarra Suma dice que se me acaban los argumentos, hay que volver a repetir como martillo pilón para recordar de dónde venimos y por eso dónde estamos.

Primero, la conservación en carreteras durante los últimos años y hablamos de quince años, no estamos hablando ni de una legislatura ni de dos, ha sido infrapresupuestada desde el 2006, por lo menos en los datos que yo tengo, es decir, las necesidades de conservación siguen siendo entre 70 y 90 millones porque la red de carreteras en kilómetros no ha aumentado excesivamente. Entre 70 y 90 millones, como se dijo en las primeras Comisiones, de necesidad en financiación y estamos hablando de que en 2006, se invirtieron 17; en 2008, 18; en 2009, 20; en 2010, 20; en 2011, 21. Podría seguir así, es una carencia que está por debajo del 50 por ciento de las necesidades. Estamos hablando de por debajo del 30 por ciento de las necesidades de financiación para el mantenimiento y conservación. Vemos un ligero repunte, considerable repunte, diría yo y además hay que decirlo así, en los años 2019 y 2020 de que se acerca ya o pasa de los 30 millones. Vuelve a ser la mitad de lo necesario para tener las carreteras bien conservadas. Es decir, si estamos durante quince años metiendo o financiando, mejor dicho, presupuestando por debajo del 30 por ciento de lo necesario para dar la red de carreteras, pues eso, las decisiones del pasado traen como consecuencia la situación actual.

Pero es que, además, no solo estamos sufriendo las carencias de la inversión por debajo de lo necesario en el mantenimiento y conservación, sino que además las nuevas infraestructuras que se financiaron en el pasado traen unas carencias presupuestarias a su departamento y a los Presupuestos Generales del Estado, perdón, de Navarra importantes. Y es que las nuevas infraestructuras se hicieron financiándolas con el mayor ataque a la sostenibilidad presupuestaria a la que pueda existir, es decir, con los peajes en sombra.

Los peajes en sombra, a día de hoy, hipotecan el presupuesto de su departamento en cerca de 100 millones de euros, creo que son unos 80 para pagar peajes en sombra de las dos grandes infraestructuras que se financiaron y para muchos años. Es decir, no solo estamos sufriendo la carencia de financiación, sino que la financiación, la poca o mucha financiación que se tiene en el departamento para carreteras, la mayor parte, es decir, unos 70 u 80 millones de euros van destinados a pagar peajes en sombra, precisamente lo que se necesita para tener las carreteras conservadas a día de hoy, de forma óptima.

Y luego, la tercera decisión que marca evidentemente el presente es el incumplimiento total desde su nacimiento del tercer Plan de Carreteras. En 2010 se aprueba el tercer Plan de Carreteras y automáticamente sale sin la financiación el presupuesto necesario, desde el minuto uno, desde el 2010, para poder hacer frente a esa previsión de obras necesarias para conservar y ampliar la red de carreteras, como se tenía previsto. O sea, el mismo Gobierno, decide aprobar un plan que luego decide no ejecutar. Eso es un poco porque yo creo que es evidente que hay que hacer una reflexión de ese pasado.

A futuro, nosotros, como Geroa Bai, ya lo hemos hecho. Nos ha parecido interesante el trabajo que se ha realizado durante el último año, en la Mesa de Carreteras, quiero recordarlo. Ahí, lo digo siempre, también, se nos entregó un dossier en la primera sesión, en la que se nos dijo que se necesitaban, al menos y digo al menos, porque serán bastantes más ya a día de hoy, 1.000 millones de euros para mantener y obra nueva en las carreteras y se nos puso encima de la mesa la posibilidad de discutir cómo íbamos a abordar eso. Por tanto, esa reflexión a futuro, sobre la gestión y financiación de carreteras que hicimos en la Mesa de Carreteras, nos parece un trabajo bastante importante.

A partir de ahí surge una propuesta ambiciosa por parte del departamento, que es la creación de una sociedad pública que gestione las vías de alta capacidad. Además, yo creo que esto va asociado también a una propuesta, entiendo que debería decir, entendemos, de un nuevo modelo de movilidad para las personas y para las mercancías. Repito, también como martillo pilón, hay que pasar las mercancías de la carretera al tren, y eso será uno de los grandes retos a futuro y en esa propuesta ambiciosa, nosotros estamos, compartimos y acompañaremos al departamento en que la ejecución de esa nueva propuesta de la creación de la sociedad pública tenga éxito y tenga los frutos deseados, por razones de sostenibilidad presupuestaria, también medioambiental y por razones también de seguridad, incluso por tanto, sociales, a la hora de afrontar el futuro de las carreteras.

Con la comparecencia de hoy, nos ha citado algunas de las previsiones del departamento para 2021, unas cuantas previsiones del departamento. Compartimos el plan presentado a corto plazo, diríamos de este 2021. Además, queremos recordar que algunas de las actuaciones previstas, han sido impulsadas y propuestas incluso apoyadas con enmiendas presupuestarias por mi grupo parlamentario, como puede ser el nudo de Zizur que ya lleva unos años pendientes de ejecución y que parece que en 2021 va a ser realidad. Por tanto, ese trabajo entre el departamento con el propio Ayuntamiento, nosotros lo trajimos aquí en forma de enmiendas para el desarrollo del proyecto, que parece que va a ser realidad.

En su conjunto compartimos las previsiones del departamento, evidentemente, a todos y a todas nos gustaría que el elenco de actuaciones fuese más amplio, porque las necesidades evidentemente, como he dicho, son muy superiores a lo que podemos abordar en estos momentos. Pero como digo, nosotros, como Geroa Bai, tenemos un acuerdo con el resto de fuerzas parlamentarias, un acuerdo con el departamento que usted dirige, para cambiar el modelo de gestión y financiación de las carreteras a futuro, que dote de suficiencia financiera a su departamento para poder llevar adelante las previsiones y los retos de la red viaria de carreteras y ahí estaremos, porque entendemos que el servicio que hay que dar a las personas tiene que tener en mente que las carreteras tienen que ser sostenibles a futuro, desde el punto de vista presupuestario, que es evidente, pero también medioambiental y social. Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, señor Azcona, por ajustarse al tiempo facilitado. Pasamos al Grupo Parlamentario EH Bildu (MURMULLOS), la señora Izurdiaga, me puede perdonar, por diez minutos.

SRA. IZURDIAGA OSINAGA: Sí, no se preocupe, es normal porque no soy habitual en esta Comisión y aprovecho para disculpar a mi compañero, el señor Araiz, que por motivos de agenda no puede acompañarnos, acompañarles en esta Comisión. Dicho esto, quiero agradecer, dar la bienvenida y agradecer al señor Consejero por sus explicaciones y por toda su intervención.

Yo es verdad, creo que esto se lo tenemos que agradecer al señor García que, dada su insistencia, creo que hoy en día, el diagnóstico, ese diagnóstico inicial al que usted hacía referencia es de sobra conocido por toda la ciudadanía. Por tanto, todos somos muy conscientes del mal estado en que se encuentran las carreteras, pero eso sí, señor García, por mucho que usted pretenda hacer una lectura parcial, una lectura sesgada o interesada de los datos, los datos son muy tozudos, los datos son los que son y lo que viene a poner de manifiesto es que este estado, en el que nos encontramos actualmente y que requiere una intervención del calado, como la que

ya nos ha expuesto el señor Consejero, es consecuencia directa de las políticas que llevó a cabo el Gobierno de Unión del Pueblo Navarro, en los que ustedes siempre han formado parte de manera directa o indirecta. Ahí están los datos, señor García. Ahí está el plan, el tercer Plan Director de Carreteras. Un plan que no se desarrolló, un plan que no se llegó a invertir.

Hoy en su comparecencia el señor Consejero y como dato llamativo, ha dicho que en el año 2011 fueron cero los euros que se invirtieron en reposición de firmes y en el año 2012 nos ha dicho que fueron prácticamente anecdóticos. Por tanto, es una situación que venimos arrastrando desde tiempo atrás, con unas dotaciones muy inferiores a las necesarias y que hace que nos encontremos en la situación que actualmente nos encontramos.

Y a esto también hay que añadirle la enorme losa que suponen los peajes en la sombra, que esto es lo que viene lastrando el presupuesto del departamento y que hace que sea prácticamente inviable, que podamos apostar o que podamos dotar con financiación suficiente para alcanzar o tener el estado de carreteras que, desde luego, estoy convencida que todos los grupos parlamentarios quisiéramos como un servicio público que es y que cumple una finalidad tan importante como es la cohesión territorial, entre otras cuestiones.

Por tanto, dicho esto, nosotros sí que queremos poner en valor el trabajo que se ha realizado en esa Mesa de Carreteras. Creemos que ha servido para poner encima de la mesa reflexiones importantes, reflexiones interesantes y lo más importante es que entre todas y todos los grupos políticos, a excepción de Navarra Suma, hemos sido capaces de alcanzar un preacuerdo. Un preacuerdo que a nosotros, de alguna manera, sí que nos satisface. Compartimos el principio de que quien use, pague, el principio de quien contamina, que pague, pero habrá que ir avanzando e insistimos, hay un preacuerdo, habrá que ir avanzando, habrá que ir trabajando en esta línea.

Ya nos ha expuesto el señor Consejero que se están creando en estos momentos los estatutos que se están desarrollando para la creación de la empresa pública, pero todavía quedan cuestiones por ir atando. Para nuestro grupo, el señor Araiz ya lo ha expuesto de manifiesto en varias ocasiones, es importante que el dinero que se recaude no se destine única y exclusivamente para invertir en carreteras, sino que también debe usarse para apoyar al transportista y para ayudar al sector del transporte. Somos conscientes de las limitaciones que existen en este sentido. Somos conscientes de las sentencias, pero creemos que se tiene que trabajar también en esta vía, que se tienen que explorar fórmulas.

En este sentido, sí que me gustaría preguntarle, señor Consejero, si están en contacto con la asociación de transportistas, con Tradisna, con ANET, si se están trabajando y si ha tenido oportunidad de conocer de primera mano o con más detalle cuál es la opinión de estos colectivos al respecto. Y, en cualquier caso, si se está planteando un tipo de medida o si se ha recogido alguna propuesta.

Poco más, lo último que me gustaría que el señor García, en alguna ocasión pusiese de manifiesto cuál es su propuesta, que nos dice que tiene muchas propuestas, pero la verdad es que a pesar de todas las comparecencias y de todas las diferentes iniciativas que está llevando a cabo, seguimos sin conocer cuáles son sus propuestas. Evidentemente, estamos hablando de inversión financiera, díganos ustedes de dónde pretenden obtener este dinero a no ser que pretendan hacer una reforma fiscal o pretendan detraer importantes cantidades de otras

partidas presupuestarias. No sé si de Educación, de Cultura, de Sanidad, no sabemos cuál es su propuesta.

Por tanto, señor García, estaríamos encantados de que en alguna ocasión, en lugar de traer tanto al señor Consejero para que nos explique el diagnóstico que lo conocemos y estamos encantados de escucharle, pero en alguna ocasión también nos gustaría conocer cuáles son sus propuestas, si es que realmente las tienen. Y poco más que añadir. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Izurdiaga. El señor Consejero nos ha pedido cinco minutos de receso. Damos cinco minutos y continuamos con la sesión.

(Se suspende la sesión a las 13 horas y 31 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 13 horas y 40 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Levantamos la suspensión de la Comisión, continuamos y le damos la palabra al señor Consejero, cuando usted quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, señora Presidenta. No me voy a extender mucho, voy a contestar un par de temas que ustedes me han propuesto. Señor García, me hacía una pregunta, con relación al Plan Urgente. Al respecto tengo que decirle que una vez se conforme la empresa pública, habrá una liberación de fondos del presupuesto que, lógicamente, dedicaremos a carreteras.

En cuanto a la pregunta que me hacía usted, señora Izurdiaga, le tengo que contestar que cabe destacar que, con objeto de reactivar el sector del transporte de mercancías, el anteproyecto contempla varias líneas de actuación por importe de 700.000 euros. Se destinarán principalmente a acciones encaminadas a fomentar la generación de empleo en el sector. Así se ha quedado. Son medidas para impulsar al sector y que nada tienen que ver con los peajes. Ustedes son conocedores de las sentencias que hay.

En cuanto a la pregunta que me hacían en relación con si hemos estado con las asociaciones, pues sí, hemos estado con todas las asociaciones, hemos tenido varias reuniones y seguimos teniendo, pero hemos respondido a sus peticiones en el sentido de impulsar el sector, ayudar al sector, con esta primera línea de ayudas de 700.000 euros que se destinarán, como ya le he dicho, a fomentar la generación de empleo en el sector y a reactivar el sector. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero.

**Pregunta sobre la reactivación de la economía mediante la inversión en obra pública, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Continuamos con el segundo punto en el orden del día, en relación con la pregunta sobre la reactivación de la economía mediante la inversión en obra pública presentada por el señor Javier García, cuando quiera es su turno.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Si me lo permiten, tanto el Consejero como el portavoz del Partido Socialista, seguiré haciendo un control al Gobierno con todas

aquellas iniciativas que considere oportunas, para simplemente saber la realidad, no sólo de lo que nos cuentan ustedes. Porque yo voy a hacer uso de las palabras de una de las portavoces presentes, en el que decía que gracias al señor García estamos conociendo el estado de las carreteras, pero de eso es de lo que se trata, conocer, controlar y hacer que este Gobierno actúe de una manera inmediata.

Puedo compartir o entender que no le gusten las contradicciones que se ven en esta comparecencia y en estas comparecencias porque, evidentemente, comparto igual con usted que sobran titulares y faltan acciones. Y acciones son las que me gustaría saber qué hace, o qué ha hecho el Gobierno de Navarra y el Departamento de Cohesión Territorial, evidentemente, con respecto a la inversión en obras públicas hablando siempre de lo que es, en este caso, la Red de Carreteras de Navarra.

La pregunta se la vuelvo a plantear, ¿cuáles han sido las actuaciones específicas y si tiene el Gobierno, en este caso, prioridad de reactivar la economía a través de la inversión?

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Señor Consejero, cuando usted quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, señora Presidenta. Señor García, el Gobierno de Navarra tiene previsto financiar y mejorar las carreteras como servicio público. Dicha actuación, lógicamente, permitirá reactivar determinados sectores de la economía navarra. De hecho, el impulso de las infraestructuras y de los sistemas de transporte es una de las prioridades de actuaciones recogidas en el Marco del Plan Reactivar Navarra-Nafarroa Suspertu.

Le recuerdo que la medida número 30 del mencionado plan consiste, textualmente, en: «Asegurar la inversión necesaria para tener una red de carreteras más seguras, que mejoren las comunicaciones dentro del territorio, apoyen la lucha contra el desdoblamiento y favorezcan el desarrollo económico local». Apuesta, por lo tanto, por las infraestructuras, sí; por reactivar la economía, sí; pero una economía, como recoge el Plan Reactivar Navarra que funcione en pro de las personas.

Navarra tiene retos y necesidades en materia de infraestructuras, de movilidad y de transporte que debemos convertir en una oportunidad para ofrecer una salida coherente de reconstrucción económica y social.

Nuestra apuesta por las infraestructuras se concreta en aquellas que permiten vertebrar el territorio y luchar contra la despoblación, ofreciendo soluciones a los problemas a los que se enfrenta la ciudadanía navarra en esta materia. Permítame que le ponga un ejemplo concreto de cómo la inversión en la mejora de la red viaria tendrá un impacto económico destacado en la Comunidad Foral. Durante los próximos cuatro años, sólo con la ejecución de las obras de la N-121-A y de los túneles de Belate y Almandoz que tiene un presupuesto de en torno a 168 millones de euros, se generarán al menos 2.400 puestos de trabajo a tiempo completo y 165,8 millones de euros de valor añadido bruto.

Los sectores en la economía de Navarra que se verán más beneficiados son los servicios técnicos de arquitectura e ingeniería, la construcción, las ramas productivas de comercio mayorista y

minorista y la fabricación de otros productos minerales no metálicos. Así mismo, es importante resaltar que se verán beneficiados sectores de alta productividad dentro de la Comunidad Foral, como son el suministro de energía o las actividades jurídicas y de contabilidad.

Finalmente, en lo que se refiere a la repercusión en la recaudación fiscal, la Hacienda Foral ingresará durante estos próximos cuatro años al respecto más de 25,5 millones de euros en los siguientes conceptos: 8,3 millones de impuesto de valor añadido; 3,9 millones de IRPF; 3,8 millones de impuestos de sociedades; y otros 9,4 millones de cotizaciones sociales. Y esto es así, señor García, porque todos los grupos presentes en esta Cámara, a excepción de ustedes, nos hemos puesto de acuerdo en avanzar en esta dirección, en mejorar las carreteras como servicio público que son.

El déficit de inversión en carreteras en la última década es un hecho evidente y notorio, y para nosotros es prioritario mejorarlas, insisto, como servicio público que son. Una actuación que lógicamente permitirá reactivar determinados sectores de la economía Navarra, cuestión tan necesaria en estos momentos. Reactivación económica, sí, como le decía pero con coherencia y en pro de las personas. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero. Es su turno, señor García, cuando quiera.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. La verdad es que me alegra el compartir que, efectivamente, la obra pública es una forma de invertir socialmente y reactivar la economía a través de puestos de trabajo. Siempre hemos compartido que, efectivamente, la obra o la empresa privada de obra pública es quien genera también riqueza a todos, en este caso a la sociedad, lástima que sus compañeros de viaje, muchos de los que apoyan sus decisiones, no opinen lo mismo y quizá sea un lastre para la ejecución de según qué obras y que evidentemente, mejora en la calidad de los ciudadanos. Por lo tanto, usted puede opinar lo mismo, pero si sus socios no comparten tal afirmación, evidentemente, difícil lo tendrá. Y es ahí donde le vuelvo a tender la mano, de manera generosa para trabajar, efectivamente, en una solución y en la que le vuelvo a insistir y a lo que usted hace referencia en que, efectivamente, se ha puesto de acuerdo con una gran parte de los grupos, a excepción del grupo mayoritario Navarra Suma, porque no creemos que los paganos deban de ser los transportistas ya no sólo de Navarra, sino de España en general, los usuarios de las carreteras que, efectivamente, ya pagan sus impuestos, porque no compartimos, porque no queremos y es ahí donde echamos en falta al Partido Socialista de la legislatura pasada, que decía que no a los peajes, alto y claro, decía la señora Chivite en la legislatura pasada.

Pero claro, ahora ha pasado a ser la Presidenta y, evidentemente, lo que dicen los socios es lo que tiene que hacer ella y en este caso, ha puesto usted peaje, yo creo que, es más, señor Ciriza, usted tampoco se lo cree, el tema de los peajes.

Pero volviendo a la cuestión y dejando de lado esas diferencias que, efectivamente, existen, hay otras que nos unen y en este caso es el que debemos de reactivar la economía. Me alegro enormemente que a los 10 millones del acuerdo UPN-Partido Popular, de los presupuestos aún vigentes del 2018 del señor Montoro, se sumen 12 millones más, pero creo que no es suficiente. Los 22 millones que vienen del propio Gobierno de España, sino que, efectivamente, el Gobierno

de Navarra debe priorizar también dicha inversión y no sólo de la liberación de los 5 millones, que ya sabemos, de los peajes que se pretenden poner a los, en este caso, a los transportistas de nuestra Comunidad. Hace falta un empujón por parte del Gobierno de Navarra.

Y efectivamente, quería hablar también del Plan Reactivar Navarra, un plan al cual se compromete este Gobierno y que me gustaría saber cuáles han sido los primeros pasos que se han dado o que se han afianzado por parte de su departamento, porque muchos son los proyectos estimados dentro del propio departamento, pero pocas son las acciones que se han llevado a cabo por el propio Consejero, en esta cuestión.

Como decía, me alegra saber que compartimos el hecho de que la obra pública es motor fundamental, ya no solo para el desarrollo económico, sino para el desarrollo social y la cohesión territorial de nuestra Comunidad. Y vuelvo a insistir en que nos tendrá siempre de lado para poder contribuir a esa mejora de la sociedad, a garantizar la seguridad y garantizar una sociedad mejor cohesionada. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Es su turno, señor Consejero, cuando usted quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Me alegra mucho, señor García, que compartamos, ya creía que compartíamos la opinión de que la obra pública puede ser un motor social. Yo no tengo mucho más que decirle, más que la reactivación de obra pública sí, pero insisto, con criterio, coherencia y en beneficio de las personas. Y le pongo un ejemplo muy claro, los 12 millones de euros que va a invertir el Estado en las obras de la N-121-A, una obra que es muy necesaria para avanzar en la seguridad vial. Nada más. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero.

**Pregunta sobre la reducción de los horarios de trenes de larga distancia y cercanías en Navarra, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos al tercer punto en el orden día, en el que el señor García pregunta sobre la reducción de los horarios de trenes de larga distancia y cercanías de Navarra. Cuando usted quiera, por cinco minutos.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidenta. Viendo la información reciente que ha salido también a través del Ministerio con respecto a esta modificación y que ha habido un cambio en los horarios y, recientemente, la información que ha salido hoy, a través del propio Ministerio sobre esta cuestión, si no tiene ningún problema el señor Consejero, retiro la pregunta en este caso. Muchas gracias.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Sí, sí, no hay ningún problema, se puede dejar para otra ocasión.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vale.

**Pregunta sobre los problemas de tráfico en el nudo de accesos a Zizur, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Sigamos con este vis a vis. Pasamos al cuarto punto del orden del día, pregunta también el señor García sobre los problemas de tráfico en el nudo de acceso a Zizur, también muy al día el tema. Cuando usted quiera, por cinco minutos.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, otra vez, Presidenta y efectivamente, nos gustaría saber, conocer el estado, conocemos, recientemente, la información que se ha publicado a través de diferentes medios y en los cuales parece ser que el 2021 es la fecha prevista para iniciar las obras de un problema que consideramos importante, de congestión de tráfico del acceso a la A-15, con acceso también a Pamplona, la A-2, evidentemente, la cantidad de población de Zizur y las urbanizaciones que rodean dicho núcleo de población y compartimos, efectivamente, que se ponga en marcha de dicha solución.

Creo que también es, en este caso, una forma de invertir y nos gustaría saber aparte de lo que ya se ha planteado, evidentemente, tanto el coste como los plazos de licitación, la previsión y finalización de esta obra. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor García. Señor Consejero, tiene usted cinco minutos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): No me hace falta tanto. Me ha preguntado por lo de la conexión del nudo de Zizur y la respuesta es, todas aquellas actuaciones que sean necesarias, se las he detallado ya anteriormente en la comparecencia.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero. Tiene usted cuatro minutos, señor García.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: No, efectivamente, actuaciones, pero yo me refería a una en concreto, y es a la reorganización que salió publicada, usted con el alcalde de dicha población, por lo tanto, sin más, yo pedía más información a dicha previa, evidentemente, a la publicación de esta noticia, lo cual le vuelvo a agradecer que, también el hecho de las iniciativas que planteamos en este Parlamento marquen el día a día y la agenda también de las actuaciones a llevar a cabo por parte del propio departamento.

Hacía referencia, volvía a hacer referencia a los 12 millones, yo hago referencia a los 10 y le pediré, aprovechando la ocasión, que no tenga usted que pedir, otra vez, una prórroga, en este caso de los 12 millones, que actúen, que hagan cuanto antes las obras para evitar perder los 12 millones. (MURMULLOS).

Ya que está de acuerdo y parece ser que tiene un lazo directo con el Ministerio, yo le pediría que también haga un esfuerzo para mantener la gratuidad, en este caso, de la AP-15 y, sobre todo, ya que hay también inversión en obra pública, 10 millones, para empezar a trabajar en la autovía de Navarra, la A-15, que le diga al Ministerio, al Ministro, en este caso, que también, aprovechando la ocasión como ha hecho usted. Me emplazo a lo que acaba de hacer usted, por lo tanto me ha dado margen para hablar de otra cuestión sin más, yo le pedía información sobre lo que ya público, en este caso, los medios. Pero como usted también ha hablado de otras cuestiones, aprovecho y hago lo mismo. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, señor García. Puede usted terminar, señor Consejero, por cuatro minutos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Señor García, ya le voy a contestar, otra vez. El proyecto consiste en solucionar la problemática que actualmente existe en el acceso suroeste a Pamplona en hora punta de mañana. Es decir, los que se producen en dos movimientos de trenzado: la salida de Zizur hacia Pamplona, la salida de la A-21 Logroño a la A-15 Zaragoza.

Una vez estudiados los movimientos que actualmente se producen, se deduce que ambos tienen problemas debido a la formación de colas que se dan en el nudo A-21/A-15. Así se planteó una modificación con la intención de aumentar la capacidad del nudo semafórico actual, de forma que se minimizaran las colas. Esta modificación se ha hecho con dos condicionantes previos: no afectar a parcelas que no tengan titularidad pública y mantener la actual estructura sobre la A-15.

La solución se basa en reorganizar los movimientos por medio de un cambio en la disposición de los carriles y la aplicación a nueva semaforización. El cambio de la disposición de carriles consiste en ampliar un carril, más la pata de acceso desde Logroño, hasta llegar a la A-4.

De esta forma, la distribución de los mismos sería la siguiente: carril 1, situado a la izquierda, carril de giro hacia la A-15, dirección norte independiente del resto de movimientos; carriles 2 y 3, carriles centrales de paso, conexión a la A-12 Logroño, Avenida de Aróstegui; y carril 4, situado a la derecha de conexión directa A-12 Logroño A-15 sur.

La modificación de la semaforización se basa, fundamentalmente, en el hecho de que la entrada a Pamplona y el movimiento de giro a la izquierda hacia la A-15, Landaben fundamentalmente, son ahora compatibles con la disposición de carriles, ya que el giro a la izquierda se produce por medio de un cayado u oreja, situado a la derecha y, por lo tanto, se produce un movimiento u otro.

Con la solución propuesta, ambos movimientos se pueden realizar a la vez. De esa forma, en el mismo tiempo, pasan por el nudo muchos más vehículos y se minimizan las colas. En consecuencia, se reduce la problemática actualmente existente, ya que los movimientos de trenzado se pueden realizar en una distancia que no tiene por qué generar ningún contratiempo.

Como ya he dicho, pero ahora ya lo matizo a su pregunta, el presupuesto estimado de estas obras es de 663.000 euros y se llevarán a cabo en 2021 y tiene una duración prevista de tres meses.

Yo creo que ya me parece que le he dejado más concreto y al resto de preguntas, en fin, ya lo veremos. Yo creo que ya se ha quedado concreto, qué va a ser el nudo semafórico de Zizur. Nada más.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Muchas gracias, Consejero. Después de esta jornada damos por finalizada la sesión. Muchas gracias.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 58 minutos).